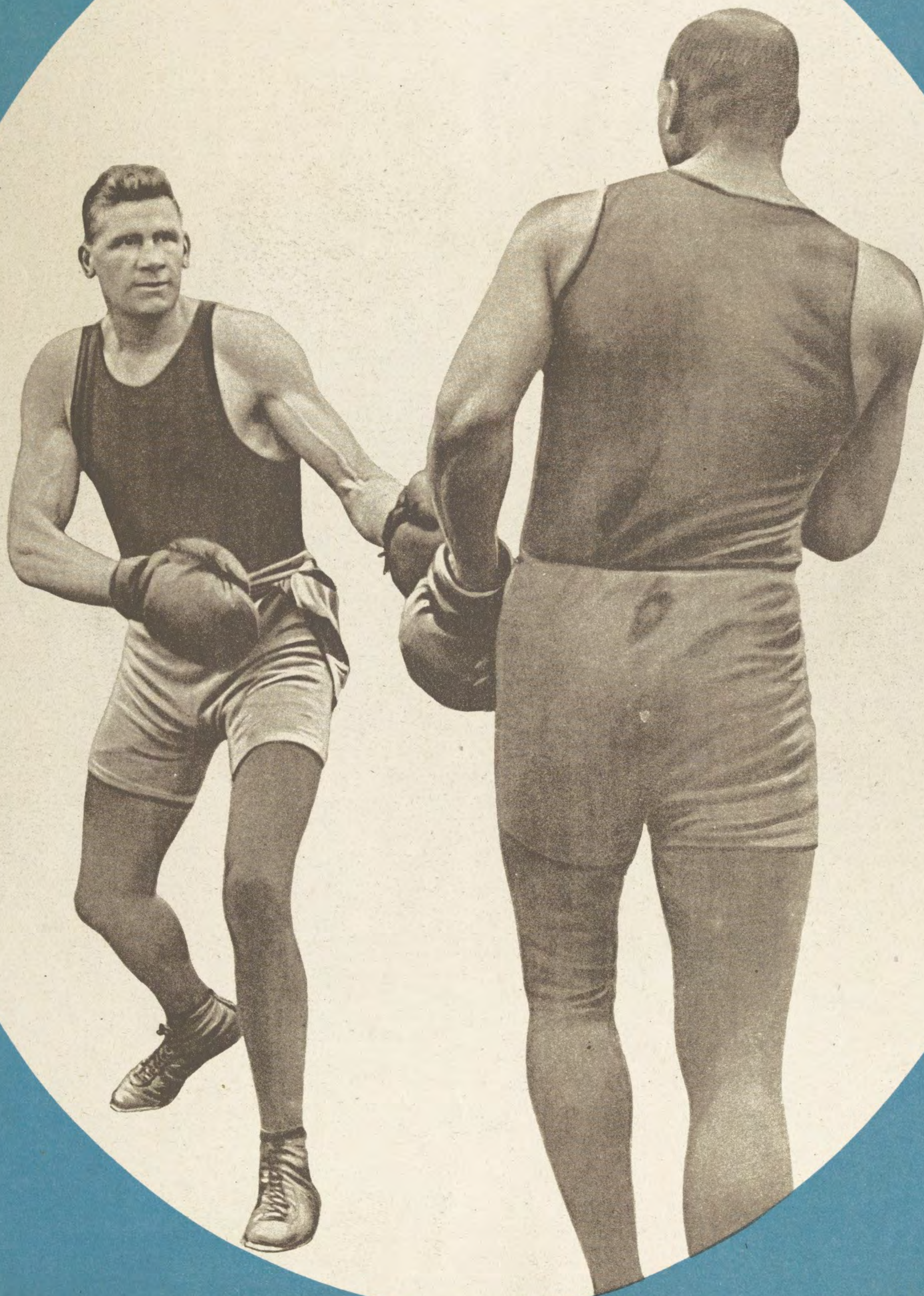


VIE AU GRAND AIR



LA DERNIÈRE VICTIME DE CARPENTIER : GUNBOAT SMITH

L'Américain Gunboat Smith, battu sur faute par Carpentier au 6^e round, était réellement knock-out au 4^e. Nous le montrons s'entraînant avec le nègre Bob Armstrong.


LA FARINA.

La Farina a remporté le Prix Daru et le Prix Lupin, devant Sardanapale. Sardanapale et La Farina se sont rencontrés cinq fois.


DURBAR.

Le vainqueur du Derby d'Epsom a fini troisième du Grand Prix de Paris derrière Sardanapale et La Farina.

L'ENSEIGNEMENT DE LA SAISON

PAR RENÉ RIONDET

Nous voilà parvenus à la moitié de la saison. Les programmes actuels, dont l'intérêt se concentre sur les jeunes espoirs de l'an prochain, nous laissent tout le loisir nécessaire pour jeter un coup d'œil en arrière et mesurer le chemin parcouru.

L'année 1914 restera fameuse à plus d'un titre dans les annales du turf français.

Elle est dominée tout d'abord par l'événement sensationnel que constitua la victoire de Durbar dans le Derby d'Epsom. Certes, il n'y a pas lieu de s'en glorifier outre mesure, au point de vue de l'élevage national : le fait que le cheval de M. H.-B. Duryea est issu d'un père anglais et d'une mère américaine ne saurait être contrebalancé par cette circonstance qu'il est né en France et qu'il y est resté depuis sa naissance.

Toutefois ce succès, ainsi ramené à ses proportions exactes, comporte sa large part d'enseignements.

Lorsqu'on parcourait l'historique des efforts fournis par les grands propriétaires français pour triompher à Epsom, on se rendait compte que leurs échecs s'expliquaient plus par une sorte de fatalité que par l'insuffisance de leurs représentants. Cette conclusion pouvait être corroborée au besoin par la constatation du manque de réussite, qui marquait les incursions anglaises sur les hippodromes parisiens.

Cependant, les faits étant là, on en était arrivé à se figurer que, pour remporter le Derby, il fallait un champion remarquable, supérieur aux Gouvernant, aux Vinicius, aux Jardy ou aux Nimbus.

En s'adjugeant avec une rare facilité la grande épreuve anglaise, Durbar est venu remettre les choses au point. Il a prouvé péremptoirement qu'il était inutile d'être le meilleur cheval de France pour occuper le premier rang de l'autre côté du détroit. Il faut espérer que les propriétaires français sauront saisir la leçon ; sans se laisser décourager par le moindre insuccès, ils doivent reprendre les traditions sportives léguées par leurs illustres devanciers du siècle dernier et affirmer la vitalité d'un élevage capable de rivaliser avec celui qui a créé la race du pur sang.

Malgré son auréole glorieuse, Durbar n'est pas, en France, le champion de sa génération. La place la plus favorable qu'il soit permis de lui assigner, c'est la troisième, après Sardanapale et La Farina.

Sardanapale, lui, est le crack, le cheval le plus complet ; il réunit toutes les qualités : l'aptitude à suivre les trains les plus sévères ; la souplesse et la docilité qui lui permettent de s'adapter à des tactiques ou à des parcours divers ; la capacité de fournir, à la fin d'une course dure, non seulement une pointe de vitesse, mais encore un effort prolongé ; enfin la robustesse de tempérament qui s'aguerit à la lutte.

Il a d'ailleurs établi sa valeur de manière indiscutable au cours d'une carrière, dont chaque étape dénote un nouveau progrès. Depuis le début de la saison, il n'a connu que trois fois la défaite : dans le Prix Boiard, où, s'inclinant devant la supériorité d'un Nimbus en pleine forme, il a laissé Isard II et Fidélio se partager les accessits ; dans le Prix Daru, où, mal remis d'une indisposition, il a échoué de quatre longueurs contre La Farina ; et enfin, dans le Prix Lupin, où il n'a succombé que d'une longueur contre ce même La Farina.

En dehors de ces trois insuccès, la série de ses sept victoires marque une progression constante, depuis le Prix Lagrange gagné le 3 avril d'une longueur sur Durbar et Le Grand Pressigny jusqu'au Prix du Président de la Répu-

blique, remporté le 5 juillet, de très loin devant un lot qui comprenait les meilleurs représentants de la génération actuelle et de celle qui l'a précédée.

Après Sardanapale, le cheval qui occupe le second rang, est sans contredit La Farina, que certains sont même tentés de lui opposer.

Cependant, si l'on fait entrer en ligne de compte les performances de deux ans, l'avantage appartient à Sardanapale. En effet jusqu'ici les deux champions se sont rencontrés cinq fois : une fois à deux ans, dans le prix Morny, où Sardanapale premier devançait de quatre longueurs La Farina qui finissait quatrième ; quatre fois à trois ans, dans le prix Daru et dans le prix Lupin où La Farina a battu successivement son rival de quatre longueurs et d'une longueur, dans le Grand Prix de Paris où Sardanapale a pris sa revanche d'une encolure et enfin dans le prix du Président de la République où La Farina a terminé en queue du peloton à côté de Nimbus, ce qui mérite une mention spéciale.

Il est certain qu'il serait tout à fait exagéré d'admettre l'exactitude de cette dernière performance. A Maisons-Laffitte, La Farina ne ressemblait en aucune façon à ce qu'il était huit jours auparavant à Longchamp : on s'en est aperçu non seulement à la place qu'il occupait à l'arrivée, mais surtout à la façon dont il s'est comporté pendant le parcours ; il a bien pris la tête dès le départ ; mais, alors qu'il nous avait habitués à le voir jeter le désarroi parmi ses rivaux, il a mené si sagement qu'il ne s'est même pas détaché devant Djami et que le lot de ses concurrents n'a éprouvé aucune peine à le suivre.

Cette impression fut celle de tous les spectateurs impartiaux ; si toutefois on veut la contrôler par des données exactes, on se heurte à une anomalie qui montre bien l'inanité complète des renseignements fournis par le chronomètre.

Tout le monde est d'accord, chronomètres et spectateurs, pour reconnaître que le Grand Prix de Paris a été couru à un train excessivement rapide. Le temps de 3 minutes 11 secondes $\frac{3}{5}$ constitue d'ailleurs un record battant celui qui était détenu par le vainqueur de l'an dernier, Brûleur, avec 3 minutes 13 secondes $\frac{2}{5}$. Réduit à l'unité, il donne le kilomètre en 1 minute 3 secondes $\frac{4}{5}$.

D'autre part, dans le Prix du Président de la République, Sardanapale a couvert les 2.500 mètres en 2 m. 38 s., ce qui n'est nullement un exploit sans précédent ? Maintenon et Sea Sick en ont fait autant ; Gouvernant a mis 2 m. 37 s., et Quérido est détenteur du record avec 2 m. 36 s.

Cependant, si l'on ramène à l'unité le temps de Sardanapale, on trouve pour le kilomètre 1 m. 3 s. $\frac{1}{5}$, soit deux cinquièmes de moins que pour le Grand Prix.

On peut faire ressortir que la distance était inférieure de 500 mètres et que le poids porté était de 52 kilos. Il n'en reste pas moins que ce résultat paraît abracadabrante. La piste de Maisons-Laffitte est, il est vrai, excessivement vite ; il arrive parfois que des prix à réclamer de 2.000 mètres s'y courent plus rapidement que des épreuves pour flyers de 1.200 mètres. Toutefois, il ne faudrait pas exagérer et vouloir émerveiller le public en lui communiquant des temps fantaisistes.

En résumé le chronomètre ne pourra pas fournir de données exactes, tant que son emploi ne sera pas plus rigoureux ou que les parcours ne seront pas mieux mesurés.

RENÉ RIONDET.

LES CONCOURS DE VACANCES D'EXCELSIOR.

Journal Quotidien Illustré

du 14 Juillet au 15 Septembre EXCELSIOR a organisé trois Concours de Vacances
200 fr. de Prix Espèces :: UNE LANGOUSTE PAR JOUR :: 300 Prix de Valeur

1^{er} Concours. - CONCOURS de PHOTOGRAPHIES, du 14 Juillet au 15 Septembre

100 FRANCS ESPÈCES ET 100 PRIX DE VALEUR

SUJETS PROPOSÉS :

- 1^o Les Ressemblances : Photographies de sites, de rochers, arbres, monuments, etc., ressemblant à des hommes ou à des animaux ;
- 2^o Les Types d'étrangers les plus pittoresques que l'on rencontre en Août à Paris ou en province, notamment sur les plages et dans les villes d'eaux ;
- 3^o Fêtes, Cérémonies, Pèlerinages, Pardons locaux les plus significatifs de la vie du pays où ils se produisent ;
- 4^o Les Costumes de la vieille France, ce qui en reste ;
- 5^o Nos Célébrités en villégiature.

Les photographies devront être prises du 14 Juillet au 15 Septembre et porter des légendes explicatives, avec le lieu et la date. — Les envois devront parvenir à Excelsior avant le 15 Septembre et être accompagnés de 30 des Bons publiés par Excelsior du 14 Juillet au 15 Septembre.

2^e Concours. - CONCOURS de la LANGOUSTE, du 1^{er} au 31 Août

UNE LANGOUSTE PAR JOUR ET 100 PRIX DE VALEUR

UNE SUPERBE LANGOUSTE sera attribuée chaque jour à l'auteur du meilleur envoi : d'un écho, d'une nouvelle à la main, d'une information piquante, d'une réflexion, d'un dessin, d'une photographie, d'une poésie, etc., sur une des actualités du moment.

Chaque jour, du 1^{er} au 31 Août, le Jury prendra connaissance des envois et attribuera les prix.

Les envois devront être accompagnés de 30 R. de l'en-tête d'Excelsior de dates différentes.

3^e Concours. - CONCOURS de JOUETS MARINS, du 14 Juillet au 15 Septembre

100 FRANCS ESPÈCES ET 100 PRIX DE VALEUR

Confectionner un objet quelconque avec un des produits de la mer trouvés sur la plage : Coquillages, algues, galets, étoiles de mer, plantes, etc.

Les envois devront parvenir à Excelsior avant le 15 Septembre et être accompagnés de 30 des Bons publiés par Excelsior du 14 Juillet au 15 Septembre.

(Envoi contre 10 centimes du Programme détaillé avec la liste des Prix des 3 Concours).

AUTOMOBILINE
LA PLUS HOMOGENE DES ESSENCES
HUILE D.F. AVION
LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSAGE

CYCLES PANNETTON
Triomphateurs dans
600 courses en 1913
Etablissements PANNETTON
à MORTEAU (Doubs)

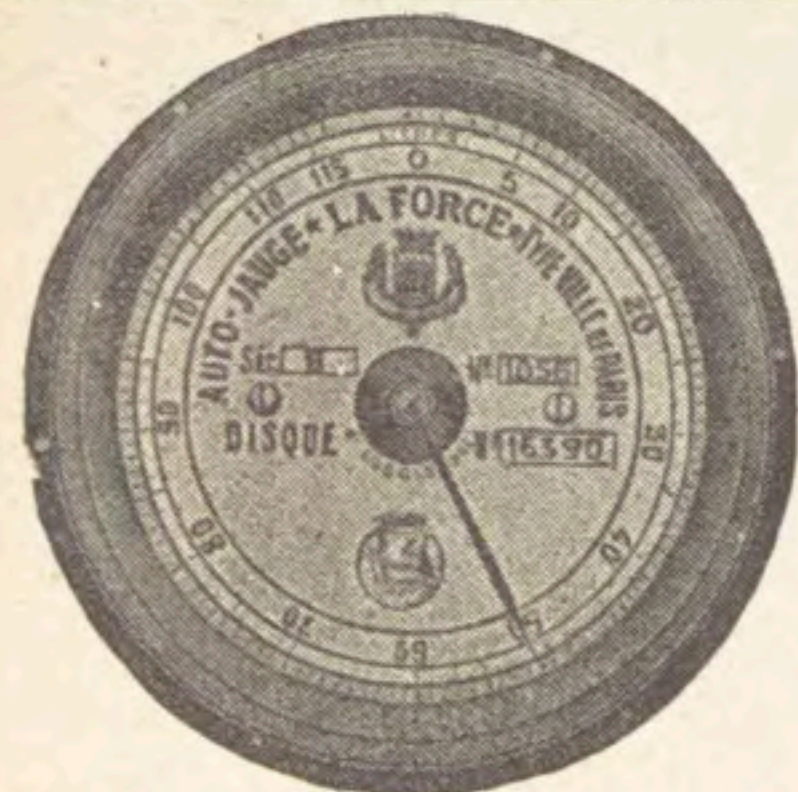
PLAQUES POSITIVES GUILLEMINOT
SANS RIVALES
R. GUILLEMINOT BOESPFLUG & C^{ie} PARIS

MOTEURS JANVIER
Le moteur sérieux, toujours premier au rendement
Gaillon 1912-13 Tours 1914
ATELIERS VICTOR JANVIER
V^oe V. JANVIER et fils, successeur
PARIS, 44, rue d'Alésia, PARIS
Téléphone : Gobelins 03-00

GAUD LE NOUVEAU PORTE-PLUME RÉSERVOIR Breveté en tous pays
SE CHARGE AVEC DE L'EAU
L'ENCRE SE FORME AUTOMATIQUEMENT
Fabrication Irréprochable - Plus de Fuites
Demandez Catalogue Illustré N° 10 à M^r V. DEGEN, 11, Rue du Perche. PARIS

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e)
Tél. Gobelins 18-67
Catalogue franco

Officiers Ministériels
Normandie. **BELLE FERME** à Londinière
A vendre : Très 45 h. herbag.
rivière, 30 hect. de labour. Maison de maître très co.
Bâtiments parfait état, terrain 1^{re} qualité. Lou.
5.000 fr.; on pourrait joindre bois de 200 hect. au
pavillon, formant une chasse magnifique. S'adr.
M^e GUÉRIN, not., à Neufchâtel-en-Bray (S.-Inférieur)



AUTO-JAUGE LA FORCE
SEUL COMPTEUR D'ESSENCE POUR
VOITURES ET CANOTS AUTOMOBILES
POINÇONNÉ PAR L'OCTROI DE PARIS
H. J. LA FORCE, 13, rue Gide
Tél. 14 (LEVALLOIS)

ÉLÉGANTE
AUTOMOBILES BERGÉ
10 HP, 4 cylindres, double baladeur (Moteur Chapuis-Dornier)
BUREAUX : 16, rue Ferdinand-Fabre, PARIS
SIMPLE **ROBUSTE** **PRATIQUE**

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

B E D E L I A

Le seul vrai type de la voiturette motocycle
Simple, rapide, très économique
4 fr. aux 100 kil, tout compris
DEMANDER LE CATALOGUE G

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
REPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construct.-Mécanicien
33, Boulevard Pasteur PARIS-XV^e

VOITURETTES SUÈRE 212, av. Daumesnil, PARIS
PREMIÈRE DE SA CATÉGORIE
Courses de Marly, de Rouen, d'Orléans, d'Amiens, de Tours (5 courses, 5 victoires)
CATALOGUE 1914 GRATUIT

32, rue Félicien-David, PARIS

Le Pneu rendu increvable
par
L'INJECTION 909
Usine à Surgères (Charente-Inf.)
En vente partout

CYCLES HÉLICE et MOTOCYCLETTES
à **CREDIT** :: Catalogues franco ::
6, av. du Maine
PARIS
à LONG TERME Téléphone : Saxe 21-32

PARIS-ROUEN-PARIS
JOUVE, 1^{er} de sa catégorie sur
LURQUIN-COUDERT
E. TRAIN, constructeur
PARIS, 19, rue Planchat, PARIS

Bougie Standard

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. 28 francs.
Étranger. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & C^{ie}, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et C^{ie}.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



LA RÉCEPTION TRIOMPHALE DE CARPENTIER A LONDRES

Jamais champion ne fut mieux reçu que Carpentier à Londres. A sa descente du train, une foule de plus de 10.000 personnes l'attendait pour l'acclamer. Celui qui allait vaincre Gunboat Smith de façon décisive prit place dans une calèche dont les chevaux furent dételés par ses admirateurs qui tirèrent la voiture jusqu'à l'hôtel Métropole. Le soir du combat 50.000 personnes au moins attendaient à la porte de l'immense hall de l'Olympia, qui était comble, le résultat du championnat du monde de la race blanche.



GUNBOAT SMITH A SON CAMP D'ENTRAÎNEMENT

La tactique du déloyal américain Gunboat Smith devant la science de Carpentier, consista uniquement en une série de coups prohibés qu'il termina par la plus odieuse agression, méthodique, réfléchie, dont puisse se rendre coupable un boxeur. Nous représentons le pugiliste américain à son camp d'entraînement : de gauche à droite, Bob Armstrong, Bob Mayo, Mme Gunboat Smith, Gunboat Smith.

CARPENTIER A ÉTÉ VOLÉ⁽¹⁾ !

PAR JACQUES MORTANE

En bien ! non, vous aurez beau dire que MM. Corri et Hulls sont des notabilités sportives d'Angleterre ; vous aurez beau m'assurer qu'ils président aux destinées de tous les grands matches d'outre-Manche, qu'ils sont très compétents, puisque très recherchés, jamais je n'accepterai de partager votre opinion. Leur conduite lors du match Georges Carpentier-Gunboat Smith a été puérile, incohérente et criminelle. Carpentier fut victime d'un vol, vol nullement prémédité, nullement voulu, je le reconnais, mais encore plus grave. A la rigueur si on avait essayé de le faire exprès, on pourrait dire que la fin justifie les moyens, tandis qu'en la circonstance ces messieurs n'agirent qu'avec inconscience. Ils savaient qu'ils s'étaient trompés, mais ne voulaient pas avouer leurs torts. Ils ont eu peur d'être tournés en ridicule. Ils sont devenus odieux. D'ailleurs chacun d'eux nous avait montré à Paris la mesure de sa compétence rendant des sentences dont on n'a pas oublié l'absurdité, l'une dans le match Sam Langford-Sam Mac Vea, l'autre dans un combat Joë-Jeannette-Sam Mac Vea. Ce que je puis déclarer sans crainte d'être démenti, c'est que si à Paris, un incident comme celui de Londres s'était produit, la foule aurait su se venger en mettant tout à sac et en empêchant le combat de continuer.

Mais reprenons les faits dans toute leur exactitude et faisons juges nos lecteurs.

Le match comporta six rounds, mais en réalité fut terminé au quatrième. Au premier, les deux adversaires s'observent. Au second, Carpentier attaque sans cesse et ébranle même son rival qui s'accroche. Au troisième son avantage continue et devient éclatant, l'Américain ne fait rien que, frapper au flanc dans le corps à corps. Arrive le quatrième.

Là, Carpentier qui veut en finir rapidement et qui se garde contre les attaques traîtres de son rival parvient soudain à trouver l'ouverture propice et part d'un magistral crochet à la mâchoire. Gunboat Smith tombe à terre en cherchant à se retenir à une jambe du Français. Le Yankee est inanimé. D'une part M. Hulls, chronomètreur, compte les secondes suivant la cadence de sa montre, d'autre part M. Corri, que ce match intéresse, prononce les secondes, très lentement, aux côtés de Gunboat Smith. Au moment

où M. Hulls arrive à 10, il croit que son collègue va prononcer le « out » celui-ci continue à compter et arrive même à 11 sans avoir déclaré la mise hors de combat. (Le cinématographe vous convaincra : on voit le bras de l'arbitre s'abaisser 11 fois).

C'est alors que l'aide de M. Hulls, croyant bien faire, appuie sur le timbre, tandis que M. Corri croit qu'il s'agit de la fin de la reprise. Or, il s'en faut de 20 secondes. Néanmoins, il fait relever Gunboat Smith qui bénéficie ainsi d'un repos de 1 m. 20 s., au lieu de 1 minutes.

Je vous le répète, tout fut fantastique dans cette affaire qui ressemblait, vous l'avouerez, plus à un guet-apens qu'à un match de boxe. Certains ont dit : « L'Américain était à terre, prêt à se relever. » C'est faux ! Outre que ses seconds ont été obligés de le ramasser, il était étendu à terre, cherchant à se remettre sur pieds, mais n'y pouvant parvenir. Affalé sur le côté, les bras dressés sur le plancher, il essayait de trouver le sol avec sa jambe droite, mais n'y réussissait pas, semblant nager et perdre pied. Il était complètement anesthésié. La vue du film vous le prouvera encore ! Ah ! comme je bénis la prise cinématographique qui confond les coupables et leur prouve leur nullité et leurs responsabilités.

Gunboat Smith qui, telle Mme Caillaux, a bénéficié d'un régime de faveur tout à fait particulier, est ranimé et revient au combat pour la cinquième reprise. Il est violacé, cramoisi, son regard est faux et méchant, il cherche à tirer ses dernières cartouches et à jouer le tout pour le tout. Mais il se heurte au sang-froid et au flegme de celui qui le ridiculise et joue avec lui. Peine perdue ! Il encaisse, il encaisse toujours et ses coups tombent dans le vide. Il continue à commettre des irrégularités, car il ne faut pas oublier que, dès le second round, il accomplissait des torsions de bras, qu'au troisième il se faisait rappeler à l'ordre pour avoir frappé trop bas plusieurs fois, et qu'au quatrième, il attaquait après le commandement de « break ». La reprise se termine montrant qu'il n'y a qu'un homme dans le ring, Carpentier.

Et c'est alors que survient le round fatal, le sixième !

Gunboat Smith, ne brillant nullement par la science de l'esquive, adopte nettement la tactique défensive. Le corps rejeté en arrière quand, par hasard, il tente une attaque, il cherche à profiter de son allonge et à écarter le plus possible sa tête du poing redoutable de son adversaire. Mais celui-ci veut en

(1) Voir les pages 672 et 673.



L'ENTHOUSIASME DES ANGLAIS

Carpentier, durant tout son séjour à Londres, fut fêté à l'égal l'Hôtel Métropole, dans l'espoir de l'admirer. Et dès qu'il prouvait la sympathie et

finir. Il croit avoir trouvé l'ouverture propice pour placer un nouveau crochet à la mâchoire. Il se ramasse sur lui-même et, donnant l'impression d'un tigre qui s'élance sur sa proie, dans une détente de tous ses muscles, porte son coup. Mais il le manque de quelques millimètres. Emporté par l'élan, il tourne sur lui-même et tombe sur les genoux. Connaissant la déloyauté de sa victime, il craint une attaque au moment où il va se relever. Aussi met-il ses mains à terre et il tourne la tête pour regarder où se trouve Gunboat Smith afin de se sauver loin de lui pour se remettre en garde. A ce moment l'Américain lui tourne le dos et se trouve devant les cordes du ring. Il opère une volte-face, juge la situation d'un coup d'œil, se rend compte qu'il n'aura jamais mieux à sa merci le prodigieux boxeur, qu'il préfère être disqualifié que battu par knock-out. Il tend son gauche pour mieux ajuster son coup, plie son droit pour avoir plus d'élan et, tel le toréador qui met à mort le taureau, part de toutes ses forces pour atteindre volontairement à la nuque le jeune athlète français, par un *occipital-punch*, coup de massue qui, s'il atteignait le nœud vital, pourrait tuer instantanément celui qui le reçoit. Brouhaha indescriptible ! Tous les spectateurs sont debout, huant l'apache du ring. Georges Carpentier sous la force de l'attaque est tombé la tête la première, sa face est venue brutalement en contact avec le plancher du ring. Il est évanoui ! M. Corri, qui continue à trouver le

VIS-A-VIS DE CARPENTIER

d'un souverain. La foule restait des heures entières devant apparaissait, une ovation formidable le saluait, lui l'admiration de nos voisins.

match intéressant et ne voudrait pas le voir si vite finir, hésite à donner sa décision. D'autre part, Descamps voyant son poulain sans vie sur le sol se précipite pour aller à son secours. On lui a reproché ce geste ! C'était pourtant un acte dicté par l'humanité la plus stricte. L'agression anti-sportive de Gunboat Smith autorisait une entorse aux règlements, d'autant plus que le jeune Français était peut-être mortellement atteint. Enfin, M. Corri se décidait, comme à regret, et disqualifiait l'Américain, accordant une victoire tardive à celui qui l'avait remportée de façon décisive au quatrième round.

Tels sont les faits dans toute leur exactitude. D'ailleurs le cinématographe d'une part, les photographies d'autre part prouvent qu'il n'y a aucune exagération, aucun chauvinisme dans tout ce qui précède. Ce match a donc le droit d'être considéré comme historique à deux points de vue :

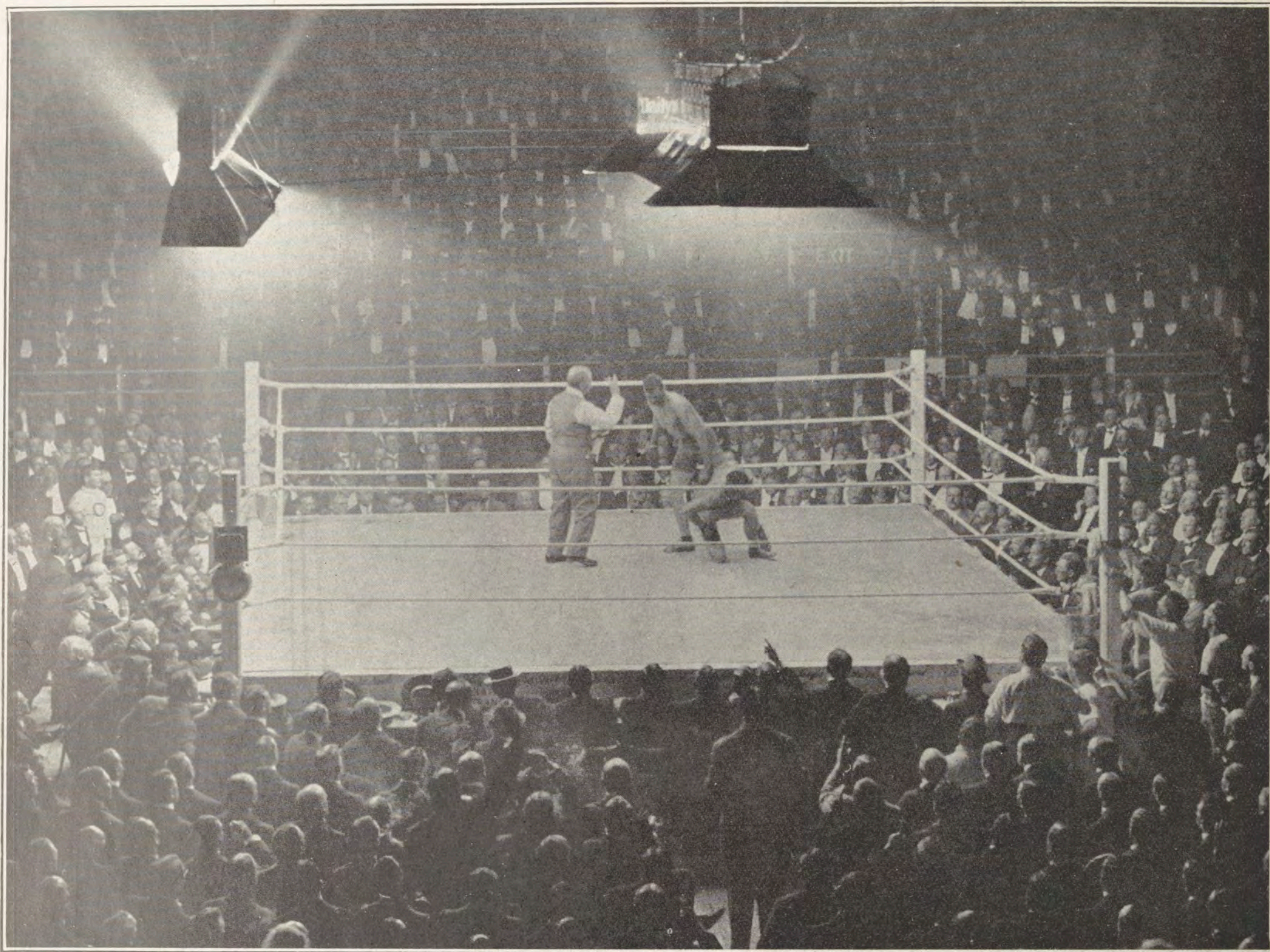
1° Parce qu'il a permis à Carpentier de knock-out en 4 rounds un homme qui ne l'avait jamais été.

2° Parce que, sous le rapport des irrégularités commises par les officiels, il a battu de loin tous les records de gabegie et d'incohérence connus jusqu'ici.



GUNBOAT SMITH

Gunboat Smith, qui avait réussi à triompher de Sam Langford, s'est fait ridiculiser par Carpentier, qui est certainement le meilleur boxeur poids lourd.



GUNBOAT SMITH VIENT DE PORTER LE COUP QUI LE FIT DISQUALIFIER

Gunboat Smith, qui fut mis knock-out par Carpentier au quatrième-round et ne dut qu'à l'incohérence de l'arbitre et du chronométrateur de ne pas être compté « out », fut disqualifié à la sixième reprise pour avoir porté volontairement une attaque terrible à Carpentier.

Maintenant il s'agit d'examiner la situation. Nous pouvons déclarer que Georges Carpentier n'est pas seulement champion du monde de la race blanche, mais champion du monde de toutes les races, quelle que soit leur couleur.

Et nous le prouvons : Georges Carpentier a triomphé de façon décisive de Gunboat Smith qui avait battu, le 17 novembre dernier, en 12 rounds Sam Langford. Celui-ci avait triomphé de Joë Jeannette pour le titre à Paris. Je sais bien que Jeannette a obtenu une décision sur Carpentier, j'ai même été partisan de cette décision, mais on ne doit pas oublier qu'elle était gagnée de justesse, tandis que celle de Langford sur Jeannette était incontestable. Donc Georges Carpentier a marqué sa supériorité sur Gunboat Smith, Sam Langford et Joë Jeannette. Je ne commettrai pas la mauvaise plaisanterie de reconnaître une chance quelconque à Frank Moran, d'ailleurs battu par Gunboat Smith.

Reste Jack Johnson ! Ah ! nous allons avoir avec lui l'occasion de raconter une histoire lamentable, mais bien curieuse, qui prouvera que cet individu doit être immédiatement exclu du ring.

JACK JOHNSON, LE DERIAZ DE LA BOXE

Cette histoire a été racontée tout au long dans les colonnes de notre confrère anglais, *John Bull*. Nos lecteurs se souviennent de la lettre de Maurice Deriaz (1) donnant des instructions à l'un de ses sous-ordres et indiquant la façon dont devaient se disputer des luttes, à Bordeaux. La pièce autographe qu'a publiée *John Bull* est tout aussi grave et tout aussi coupable.

Il s'agit du match Jack Johnson-Frank Moran. Le nègre craignant d'être battu par le blanc se trouvait fort ému. Il ne voulait monter dans le ring qu'avec la certitude d'en descendre vainqueur. Comme le manager de Frank Moran, Dan Mac Ketrick, savait que le nègre déclarerait forfait au dernier moment s'il n'avait pas l'air d'écouter favorablement ses propositions, il disparut pendant les trois jours qui précédèrent le combat et Johnson fut obligé de recourir à la correspondance pour bien établir la situation.

Et le 27 juin, la veille du match, il écrivait à la machine à écrire le bizarre engagement suivant :

« J'accepte de partager les bénéfices de mon combat avec Frank Moran le 27 juin sur la base de 40 0/0 pour Moran, et 60 0/0 pour moi, à condition que Frank Moran perde en moins de huit rounds. »

Puis, le nègre ajouta de sa main peu experte et mal accoutumée à l'orthographe :

« Jack Johnson after fight must return this receipt (sic) » c'est-à-dire, Jack Johnson payera cette somme après le match.

Une autre lettre contenait ces mots :

« Maintenant, Dan, il faut que je vous voie et que nous nous arrangions... Il faut que je sois fixé avant de mettre les gants. »

Dan Mac Ketrick ne répondit pas, mais laissa croire à Johnson que tout marcherait selon son bon plaisir pour l'empêcher de faire faux bond au dernier moment. Cependant il n'était pas rassuré et même lorsque le nègre fut arrivé au Palais des Sports, des agents entourèrent sa cabine, afin de l'arrêter s'il ne venait pas dans le ring.

Lorsque les deux combattants furent prêts et qu'ils eurent reçu les instructions de l'arbitre, Johnson s'approcha de Mac Ketrick et lui dit tout bas : « C'est entendu, n'est-ce pas ? » Et le manager de Frank Moran répondit simplement : « Faites votre combat ! »

Johnson s'aperçut alors qu'il n'y avait rien à espérer et que la rencontre ne serait pas truquée. D'ailleurs, Frank Moran ne le mit à aucun instant en danger, mais il n'en resta pas moins vrai que le nègre a voulu escroquer le public en voulant importer dans la boxe les mœurs de la lutte.

Et il s'intitule encore champion du monde ! Personne ne lui reconnaîtra désormais le titre. Il est indispensable que les pouvoirs dirigeant le noble art, éliminent au plus tôt du ring ce malhonnête homme, jeté hors l'Amérique, condamné outre-Atlantique, qui cherche à frelater le sport, car il se sent incapable de défendre plus longtemps des lauriers indignes de lui.

Ce serait donc faire injure à Carpentier d'exiger de lui de rencontrer un homme dont l'âme ressemble vraiment trop à la couleur de sa peau. Jack Johnson n'existe plus pour la boxe. Il n'a qu'à se retirer dans l'oubli. Il ne restera de lui que le souvenir d'un cauchemar du ring !

JACQUES MORTANE.



La Boxe, par Jacques Mortane et avec la collaboration de tous les plus célèbres champions du ring, constitue l'ouvrage le plus complet, le plus remarquable qui ait été publié sur ce sport. Tous les sportsmen le lisent et le relisent. Il fourmille de conseils précieux et d'anecdotes intéressantes. (Collection Sports Bibliothèque, Pierre Lafitte et Cie.)

(1) Voir le n° 822 de la Vie au Grand Air.



GEORGES BLANCHET

Le pilote du Toto qui fut légèrement blessé dans la chute.



HENRI DUVAL

Le second du Toto tombé sur la tête fut relevé dans un état très grave.

LE TOTO ACCROCHE DANS LES ARBRES

Dimanche dernier, au cours du Grand Prix de l'Aéro-Club de France, un accident très grave, dont les conséquences auraient pu être terribles, s'est produit aux Tuileries. Le ballon du pilote Blanchet s'accrocha dans les arbres, les cordages cédèrent et la nacelle fut précipitée sur le sol. Blanchet resta dedans, mais son second, H. Duval, fut jeté à l'extérieur et tomba sur la tête.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

La préfecture de police interdit les séances d'aviation à Issy-les-Moulineaux parce que trop dangereuses, mais autorise le départ de 24 ballons dans le jardin des Tuileries. Une fois de plus l'incohérence des pouvoirs doit être mise en valeur. On entrave un procédé de la défense nationale, on encourage un moyen de locomotion certes agréable, mais peu utile. On trouve périlleux l'engin que l'on peut manier, on déclare inoffensif celui à qui le pilote doit obéir. En plein Paris, on gonfle des ballons, on amène par des tuyaux plus de 30.000 mètres cubes de gaz, on donne les départs au milieu des arbres. C'est de la prudence! Il n'y a rien à craindre! S'il y a des victimes, comme à Sézanne, ce sera de leur faute: elles n'avaient qu'à ne pas aller aux Tuileries ce jour-là! Vraiment, nous vivons en un temps où le manque de logique triomphera toujours de la raison. Et dimanche ce n'est pas un accident qui aurait pu se produire, mais une catastrophe épouvantable. La chance a bien voulu succéder à la fatalité contraire, sans quoi c'est une centaine de morts qui aurait pu être enregistrée.

Jamais, si le règlement avait été observé, on n'aurait dû donner le départ à Georges Blanchet dont le ballon était dans un état pitoyable: enveloppe piquée de trous, soupape fonctionnant mal, nacelle abîmée, cordages effilochés, filet pourri! Et c'est ainsi pourtant qu'il partit... avec un passager. De plus le sphérique était trop lourd d'au moins 40 kilos. Aussi éprouva-t-il beaucoup de peine à s'élever. Le vent l'emporta vers un bouquet d'arbres où l'accrochage se produisit. Le filet céda, laissant passer l'enveloppe qui se déchira et les cordages de la nacelle se rompirent. Duval fut aussitôt projeté en dehors et tomba sur la tête d'une hauteur de 15 à 20 mètres, manquant de s'empaler sur les grilles. Quant à Blanchet, resté dans la nacelle, il put amortir ainsi la chute et s'en tira avec une fracture du péroné. Hélas! Duval était beaucoup plus gravement atteint, ayant une fracture du nez et portant des contusions multiples à la face et sur le corps. Peut-être cet exemple servira-t-il pour l'avenir. Souhaitons-le, sans oser l'espérer! Vraiment l'aviation est peut-être aussi périlleuse, mais combien plus utile!

J. M.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ À L'AVIRON

Notre prochain numéro double qui paraîtra le 8 août sera consacré à l'aviron et à la natation. Ce numéro sensationnel sera d'une actualité brûlante puisqu'il paraîtra au lendemain des Championnats de France qui se disputeront à Lyon et quelques semaines avant les Championnats d'Europe qui auront lieu à Berlin le 23 août.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Une leçon

Décidément nous en sommes aux accidents, et le paisible sport du ballon libre a lui-même son martyrologe. Dimanche dernier, aux Tuileries, où se donnaient les départs du Grand Prix de l'Aéro Club de France, on a vu, pour la première fois, un ballon refuser de sauter l'obstacle, une simple rangée d'arbres, puis le filet se rompre, et la nacelle tomber à quelques mètres des spectateurs.

Nous ne sommes vraiment pas en progrès. Il y a dix ans, on n'eût pas osé prévoir chose pareille. Il semble que lorsqu'un sport, lorsqu'une création d'énergie c'est-à-dire de danger possible, nous a peu à peu accoutumés à une douce quiétude, on ne sache plus ni prévoir, ni réglementer. Je sais qu'il n'y a rien de plus agaçant que l'arbitraire, rien qui révolte davantage nos tempéraments de Celtes et de Latins rebelles à toute discipline. Mais il n'était pas besoin d'être grand clerc, en l'occurrence, pour juger d'après la simple inspection du ballon qu'il n'était pas en état. Il ne doit pourtant pas être très difficile d'éprouver un ballon et surtout des cordages. Les épreuves de traction sont élémentaires, et qui empêcherait l'Aéro Club de France d'exiger que dans des épreuves publiques, se déroulant au cœur de Paris, devant des spectateurs payants, envers lesquels on a contracté une responsabilité, les ballons, les cordages, les nacelles ne puissent être présentés au départ officiel qu'après avoir subi un examen technique dans les ateliers. Il est certain que si samedi, dans un hangar, on avait opéré une traction sur les cordes du ballon Toto, ces cordes eussent cédé exactement comme elles ont cédé le dimanche. Il y aurait lieu également de vérifier l'étanchéité de ballons admis à être gonflés au milieu de 20.000 spectateurs. Qu'on leur donne du gaz, rien de plus logique, mais qu'ils le gardent, rien de plus prudent.

L'accident de dimanche aurait pu être une catastrophe. N'attendons pas une catastrophe réelle pour en tirer les conclusions pratiques qu'il comporte.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Petits meetings et grandes courses

La question du pneumatique

Ce ne sont pas les réunions, meetings et courses automobiles qui manquent pour l'instant, et déjà nous avons eu occasion de parler du calendrier suffisamment chargé de l'année en cours. Suivre de près toutes ces réunions est chose totalement impossible d'ailleurs. Comment se trouver le même jour à Ostende et à Cabourg, à Boulogne-sur-Mer ou à Val-Suzon aux environs de Dijon? Le dédoublement des corps est encore du domaine psychique et les sports n'ont rien de commun avec cet état.

La plupart de ces réunions n'ont présenté ou ne présenteront aucun intérêt sensationnel; elles sont surtout locales.

A Cabourg, nous avons une épreuve d'un kilomètre et un rallye automobile dont le règlement n'a pas coûté grand mal à son auteur qui s'est borné à copier purement et simplement le règlement qui a servi au rallye de Saint-Sébastien, il y a deux ans. A Ostende, les épreuves ont été similaires, différant par les distances à parcourir; on avait, pour ce meeting belge,

organisé également un rallye automobile et pour le règlement de cette épreuve on s'est servi du règlement des rallies de la Vie au Grand Air, c'est-à-dire qu'on a classé les concurrents d'après la régularité de leurs moyennes de marche entre chaque contrôle, dont l'un était secret; et la moyenne de marche devait être maintenue entre 30 et 40 kilomètres à l'heure, les concurrents étant pénalisés pour toutes vitesses en dehors de ces limites. Comme dans nos journées de Rouen, d'Orléans et d'Amiens, tout s'est bien passé, à la satisfaction des concurrents, et nous sommes heureux de ce résultat qui confirme l'intérêt des épreuves que nous avons organisées pendant les premiers mois de l'année avec un tel succès qu'elles ont par la suite servi de modèles.

A Boulogne-sur-Mer, la section boulognaise de l'Automobile Club du Nord que dirigent si heureusement MM. Crespel et Crouy, a fait disputer ses coupes Franchomme, Chimay et Crespel sur les parcours classiques de la Porte Gayol, de la côte de Baincthun et de la route de Colembert, le tout se terminant par un tournoi d'élégance dans les bois du Touquet. Nous ne regrettons qu'une chose, c'est de ne pas voir figurer au calendrier la course annuelle dite circuit de Boulogne d'où sont sorties les célèbres voitures de trois litres de cylindrée. Ce n'est, espérons-le et souhaitons-le, qu'un entr'acte que les sportsmen boulognais ne renouvelleront pas en 1915.

Par contre, nous avons devant nous d'autres épreuves qui s'annoncent comme devant présenter le plus grand intérêt. C'est le Grand Prix de Belgique qui va mettre aux prises à nouveau, comme à Lyon, Mercedes, Peugeot et Delage. A côté d'eux, verrons-nous quelques-uns des autres concurrents malchanceux du Circuit lyonnais? Ils ont là une occasion d'appeler du précédent verdict et ils en auront encore une autre le 15 août, au Mans, où se disputera le Grand Prix de France.

Le Circuit de la Sarthe, qui va servir trois jours de suite aux motocycles, aux voiturées et aux grosses voitures, verra s'établir, sans aucun doute les records de vitesse pour toutes catégories. C'est dit, tous les champs de courses automobiles adoptés cette année, de beaucoup le plus vite. Aussi les épreuves qui vont s'y disputer, épreuves si bien organisées par nos amis de l'Automobile Club de l'Ouest, seront elles pour le moins aussi passionnantes que le Grand Prix de Lyon où pourtant nous avons connu l'angoisse jusqu'à la dernière minute. Et j'estime qu'un circuit comme celui du Mans, avec ses longues lignes droites et plates, où les moteurs doivent donner de bout en bout toute leur puissance, où pendant six ou sept heures consécutives, ils tournent comme au banc d'essai, est le véritable critérium de résistance. Mais, hélas! c'est aussi, à cause des grandes vitesses réalisées, et surtout si la chaleur est grande, le tombeau des pneumatiques.

Michelin nous l'a déjà dit ici même, une fois: au delà d'une certaine température, conséquence inévitable des grandes vitesses, le caoutchouc ne peut résister; il se décompose, se désagrège, s'en va en charpie, en bouillie.

Aussi, cherche-t-on à y parer d'une façon quelconque. Nous dira-t-on le moyen de conserver à la course tout son intérêt, toute sa régularité, en neutralisant les arrêts dus aux crevaisons ou éclatements de pneumatiques? Le problème paraît bien difficile sinon insoluble. Parmi les solutions proposées, nous en retiendrons principalement une, celle qui consisterait à obliger les concurrents à changer leurs quatre roues, tous les cent kilomètres, ou à chaque nombre de tours de circuit équivalent à cette distance.

Tous les concurrents étant obligés, à ce moment, de s'arrêter à leur poste de ravitaillement pour changer quatre roues, se trouveraient retardés, d'un temps sensiblement le même, que l'on pourrait au besoin neutraliser pour égaliser complètement les chances. Ne subsisteraient plus ainsi, pour départir le meilleur que les coefficients vitesse ou paumes d'organes mécaniques, les seuls qui devraient régulièrement entrer en ligne de compte, car le constructeur d'un véhicule ne peut être responsable vis-à-vis du public que des pièces qui sortent de chez lui.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Une course à Houlgate

(30 août)

Le sport a émigré sur les plages; nous l'y suivrons et nous y retrouverons tous les fidèles habitués de nos réunions dominicales. Avec le concours et sous le patronage du Sporting Club d'Houlgate, la Vie au Grand Air organisera, le dimanche 30 août prochain, une course de côte réservée aux voitures automobiles.

1. — Les concurrents sont répartis dans les catégories et séries suivantes:

TOURISME	
1 ^{re} Série	au-dessous de 1 litre 100
2 ^e —	de 1 litre 101 à 2 litres
3 ^e —	de 2 litres 001 à 2 litres 500
4 ^e —	de 2 litres 501 à 3 litres
5 ^e —	de 3.001 à 4 litres
6 ^e —	au-dessus de 4 litres

COURSE	
1 ^{re} Série	au-dessous de 2 litres
2 ^e —	de 2 litres 001 à 3 litres
3 ^e —	au-dessus de 3 litres.

2. — Les voitures partiront dans l'ordre ci-dessus: Le premier départ sera donné à 2 heures précises après-midi.

3. — Chaque voiture accomplira deux fois le parcours. Le classement se fera par l'addition des temps et d'après le meilleur total.

4. — Toutes les voitures devront être rendues dès une heure et demie à l'emplacement qui leur aura été désigné par le Comité du Sporting Club et se conformer à toutes les instructions du Comité concernant l'exécution du programme.

5. — Chaque série sera dotée de trois prix. Il sera attribué en outre:

Un prix au meilleur temps, toutes séries réunies; La Coupe de la Vie au Grand Air au meilleur temps sur un seul parcours;

Un prix à la voiture qui aura mis le même temps pour chacun de ses parcours. En cas de dead-heat, le prix ira à la voiture la plus rapide.

Au total, trente prix.

6. — Les demandes d'engagements doivent comporter: 1^o les noms du propriétaire et du conducteur; 2^o la marque de la voiture et du moteur; 3^o l'alésage, la course et le nombre des cylindres; 4^o la forme de la carrosserie.

Toute demande d'inscription doit être accompagnée du montant du droit d'entrée fixé à 20 francs pour les voitures du tourisme et 30 francs pour les voitures de course.

7. — Le jury se réserve le droit de qualifier *bona fide* les concurrents en touristes ou coureurs.

8. — Le départ sera refusé à tout concurrent qui ne pourra présenter les papiers de la voiture, sa licence de coureur.

9. — Toute réclamation doit être présentée à l'issue de la course et accompagnée d'une somme de cinquante francs qui sera rendue si la réclamation est admise.

10. — Les engagements sont reçus au Sporting Club d'Houlgate (grand hôtel d'Houlgate) et à la Vie au Grand Air, 90, avenue des Champs-Élysées, Paris.

APRÈS LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Nous avons indiqué à différentes reprises le gros progrès réalisé cette année en carburation, grâce aux efforts de la Société du Carburateur Zénith. Ces progrès viennent d'être confirmés au dernier Grand Prix de l'A. C. F.

Sur un Circuit aussi difficile que celui de Lyon, il fallait non seulement assurer au moteur le maximum de rendement, mais encore lui permettre des reprises très énergiques.

Seul un carburateur parfaitement automatique pouvait réaliser ces deux conditions d'une façon complète.

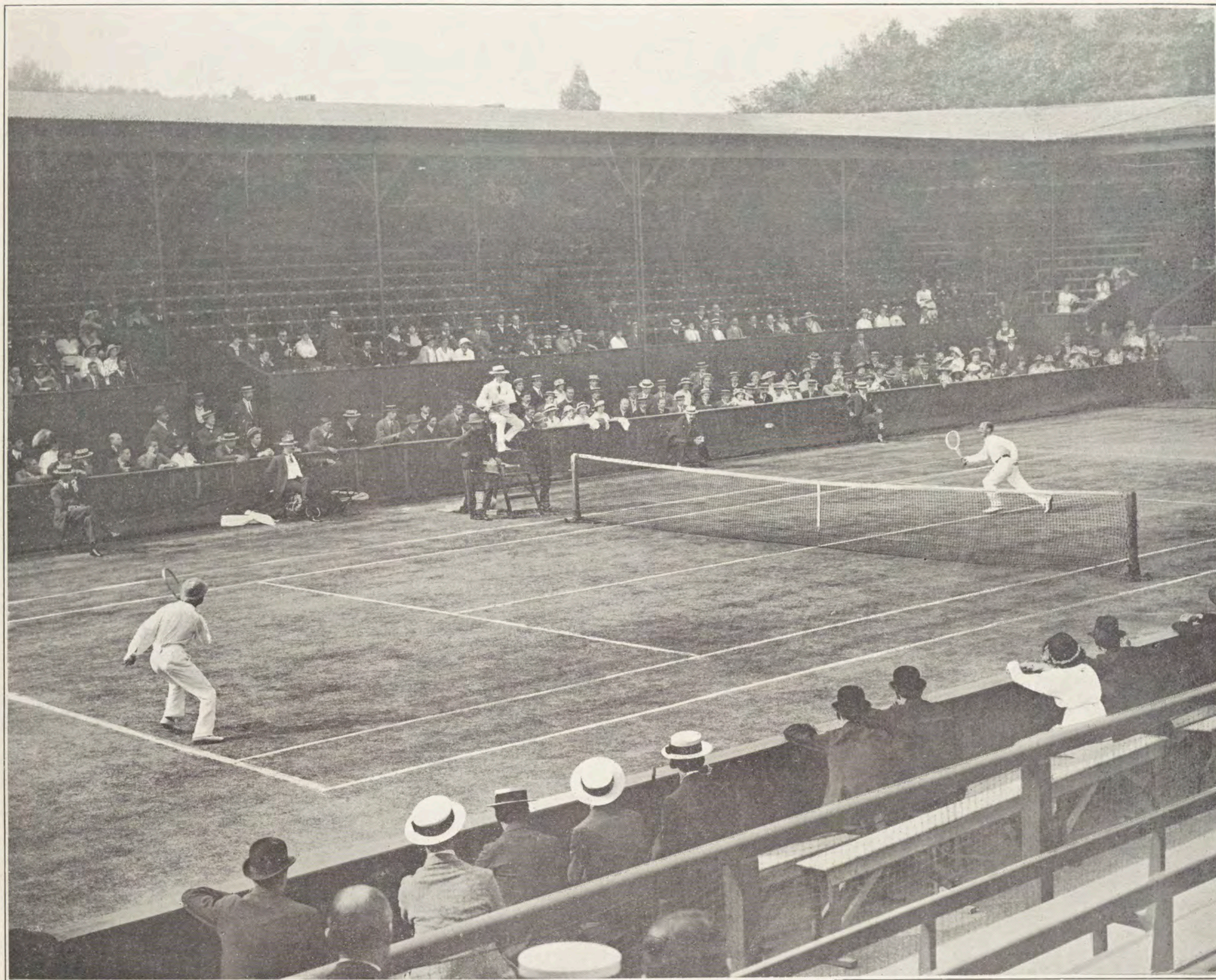
Le principe d'automatisme sur l'essence, appliqué par la Société du Zénith depuis 1905, et dont la valeur a été reconnue par l'Académie des Sciences, est certainement celui qui permet le mieux de répondre à tous les desiderata de la carburation sur les moteurs modernes. Aussi, le carburateur créé sur ce principe par la Société Zénith et s'adaptant spécialement à toutes les exigences de moteurs de course, avait été adopté, après de nombreux essais comparatifs des plus concluants, par sept marques différentes mettant en ligne 19 voitures.

Non seulement toutes ces voitures avaient une mise en marche parfaite, un bon ralenti et le maximum de rendement, mais encore tous les spectateurs ont été unanimes à remarquer que leur puissance de démarrage était hors pair.

Le carburateur Zénith était sur la première des voitures françaises, celle de Goux, et il a puissamment aidé Boillot dans sa lutte merveilleuse, lutte où Boillot a eu longtemps le meilleur et où il aurait triomphé avec sa maîtrise habituelle s'il n'avait été victime d'une invraisemblable guigne.

Déjà à Indianapolis, Boillot et Goux, avec un moteur de 5 lit. 600 avaient, aux éliminatoires, battu tous les records du tour en faisant 8 kilomètres à l'heure de plus que leurs concurrents qui avaient des moteurs de plus de 7 litres de cylindrée.

Tout ceci confirme une fois de plus que le Zénith est toujours et restera le carburateur par excellence, convenant aux moteurs modernes, même les plus poussés, comme il convient aux moteurs des voitures de tourisme quels que soient leurs caractéristiques ou leur régime de marche.



LE MATCH GERMOT

Les joueurs français Decugis et Germot ont été éliminés de la Coupe Davis, disputée à Wimbledon.

LES ÉLIMINATOIRES

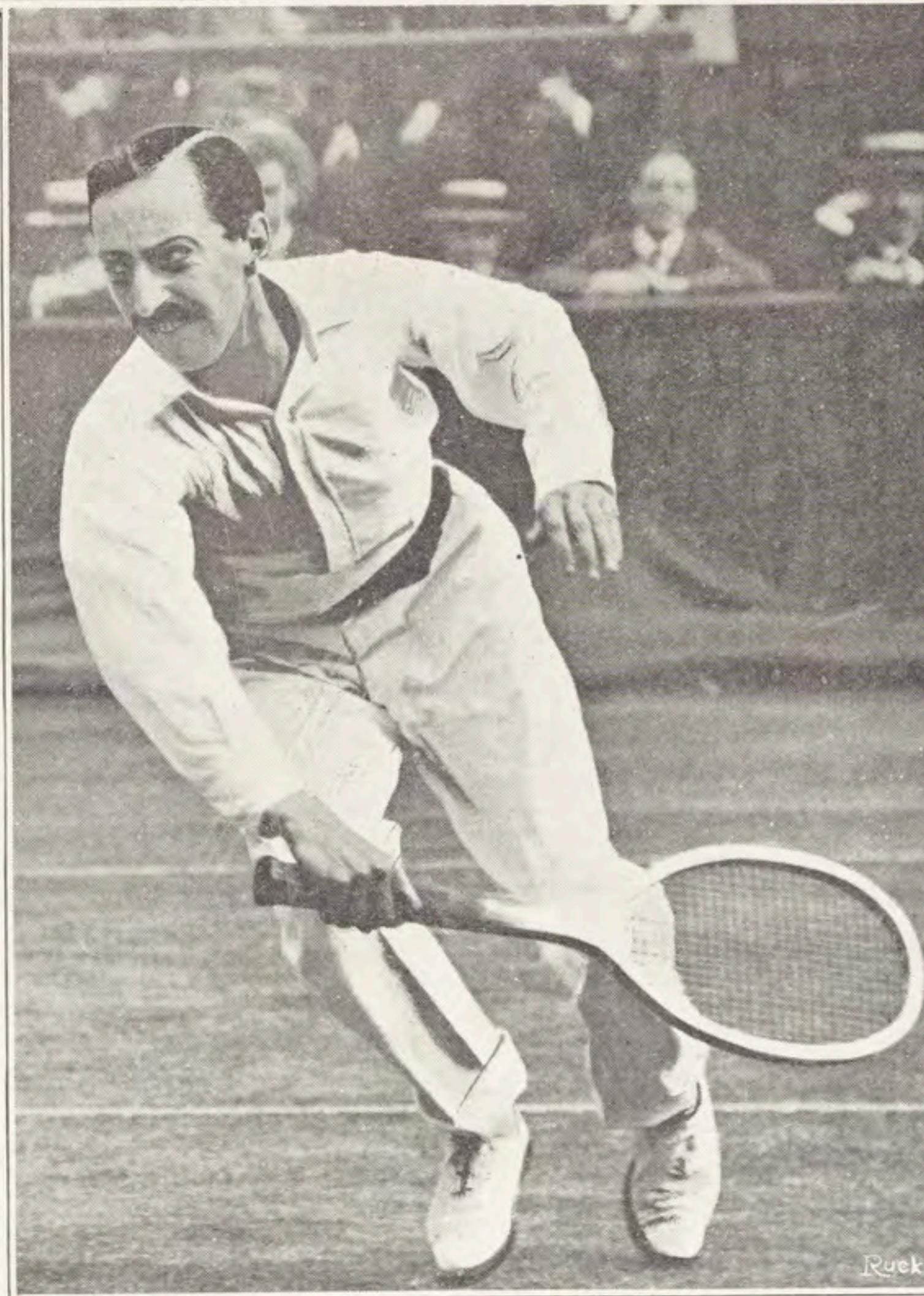
BIEN que l'année dernière la Coupe Davis se soit de nouveau enfuie d'Europe, elle n'est pas assez loin cependant, aux Etats-Unis, pour qu'on ne garde pas l'espoir d'aller la reconquérir.

Aussi les premières éliminatoires disputées en Angleterre ont-elles eu une réelle importance, car la nation gagnante allait avoir l'honneur de traverser l'Atlantique pour jouer la finale et disputer éventuellement le titre aux champions actuels.

Le premier tour joué à Folkestone opposait la Belgique à l'Angleterre et se termina par une victoire anglaise très complète: 5 matches à 0; 15 sets à 0 et 92 jeux à 33. L'équipe belge était composée en simple, de MM. Watson et de Borman, ce dernier remplaçant M. Trasnster indisponible, et en double, de la paire Watson-Duvivier. Les Anglais désignés: en simple J.-C. Parke et Mavrogordato, n'eurent aucune peine à gagner leurs deux matches respectifs, mais on s'attendait en double à ce que Robert Barrett et Mavrogordato soient fort en difficultés pour sauver leur point. Il n'en fut rien, et soit qu'un vent assez fort les gênât, soit qu'ils n'eussent pas encore assez l'habitude du terrain de gazon, Watson et surtout Duvivier manquèrent une quantité de ces volées appuyées qui sont toute la force de leur jeu.

Le deuxième tour contre la France se joua à Wimbledon, il fut très disputé et on peut dire qu'avec un peu de chance nous aurions pu applaudir une victoire française. Decugis et Germot, nos représentants, avaient comme adversaires la même équipe anglaise que celle de Folkestone.

Les deux simples disputés le samedi 11 juillet devaient décider du sort de la rencontre et ils furent étonnants. Germot ouvrit le feu contre Mavrogordato, gagna le premier set 6-4, et venant constamment à la volée égalisa à 5-5 dans le



MAVROGORDATO

En double, Decugis et Germot prirent leur revanche, battant Mavrogordato et R. Barret.

MAVROGORDATO

Ils furent toujours dominés en simple, respectivement par Parke et Mavrogordato.

DE LA COUPE DAVIS

second, mais perdit 5-7; continuant son effort il fut à un point de mener 5-3 dans le 3^e set, mais quelques balles très malheureuses envoyées à quelques centimètres au delà de la ligne du fond lui firent perdre son avance et abattirent son courage; il perdit les deux derniers sets 7-9 et 2-6.

Decugis le remplaça sur le « centre court » et joua une magnifique partie.

Après avoir étudié le jeu de Parke pendant le premier set qu'il perdit 2-6, il attaqua franchement sur son service et sur de longs drives au centre du court et réussit à mener, gagnant les deux sets suivants 6-4, 6-3. Le commencement du quatrième set fut malheureux et, disputé moins âprement, il fut perdu 3-6. Au cinquième set il fut un peu long à se remettre en train, Parke en profita et menait 5-2, Decugis arriva à 5-3, mais ne put empêcher son adversaire de faire le 6^e et dernier jeu.

Le double, joué le lundi suivant, devait faire regretter amèrement la perte des deux parties du samedi. Très brillamment, il fut enlevé par les deux Français qui surclassèrent R. Barrett et Mavrogordato.

Le double malheureusement, ne compte qu'un point, et il aurait fallu le mardi gagner les deux autres simples pour battre l'Angleterre. C'était une tâche vraiment trop ardue.

Nous fûmes donc finalement éliminés par 4 points à 1, 13 sets à 6 et 103 jeux à 81.

Malgré ces deux victoires, l'Angleterre ne paraît pas devoir cette année répéter son succès d'il y a deux ans où elle ramena la Coupe en Europe; l'équipe anglaise formée de Parke, Kingscote, Mavrogordato et A. H. Lowe, doit logiquement être battue par les Australiens Wilding, Brookes, Doust et Dunlop.

J. QUELLENNEC.



LA LUTTE GUIGNARD-SÉRÈS

Contrairement à ce que les compétences croyaient, Sérès fit une course splendide dans le Championnat de France de 100 kilomètres. C'est lui qui mit le plus à l'ouvrage le redoutable Guignard, l'empêchant de passer pendant les 80 premiers kilomètres. Mais à la suite de ses efforts successifs, Sérès dut enfin s'incliner et abandonna.

Le Championnat de France de 100 kilomètres, disputé dimanche dernier au Parc des Princes, a permis à Guignard de remporter une très belle victoire. Le courageux vétéran toujours jeune ne se ressentait nullement de la chute très grave qu'il avait faite sur cette même piste à Pâques. Parti lentement selon son habitude, il passa par la suite tous ses adversaires, mais rencontra en Sérès une résis-

tance acharnée. Celui-ci fit preuve de beaucoup de brio, mais après le quatre-vingtième kilomètre dut s'incliner devant les attaques répétées de Guignard. Lorsque le champion fut passé, Sérès fut victime d'une défaillance terrible qui l'obligea bientôt à abandonner. Parent, qui, dès le début, avait perdu un tour, revenait très courageusement et donnait l'impression de mettre Guignard en danger, mais lui

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

GUI

Guignard, pour la qua-
s'attribuer le titre de
de demi-



GNARD

trième fois, vient de champion de France fond.

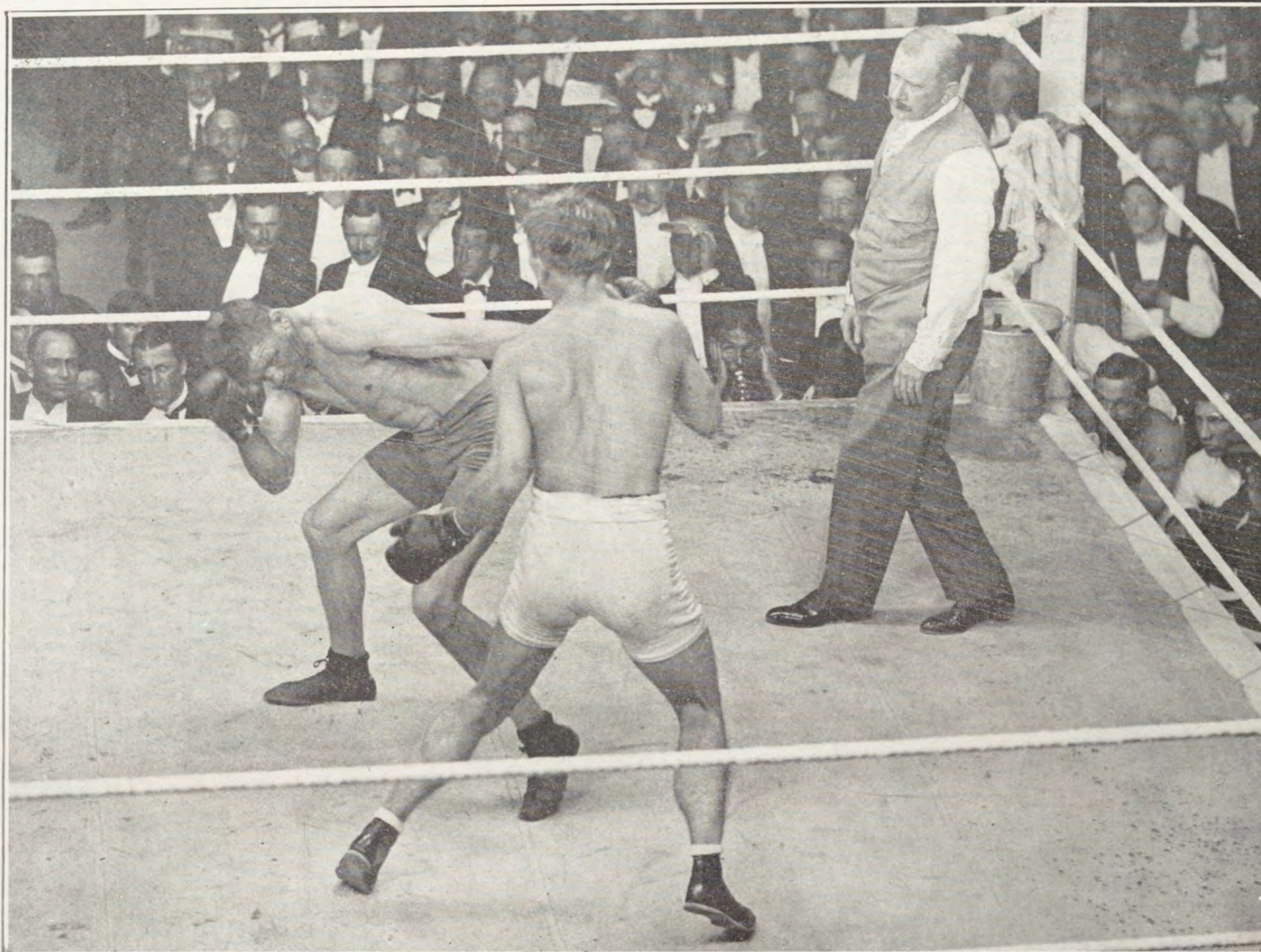
GUIGNARD PASSE FOSSIER

Le précoce Fossier, âgé seulement de 18 ans, fit une course remarquable et pleine de courage. Il réussit à vaincre deux défaillances et à terminer le parcours à 13 tours seulement de Guignard. C'est un jeune qui promet, car il a tout pour réussir. Quatre coureurs sur huit avaient abandonné : Darragon, Sérès, Lavalade et Larrue.

DE 100 KILOMÈTRES

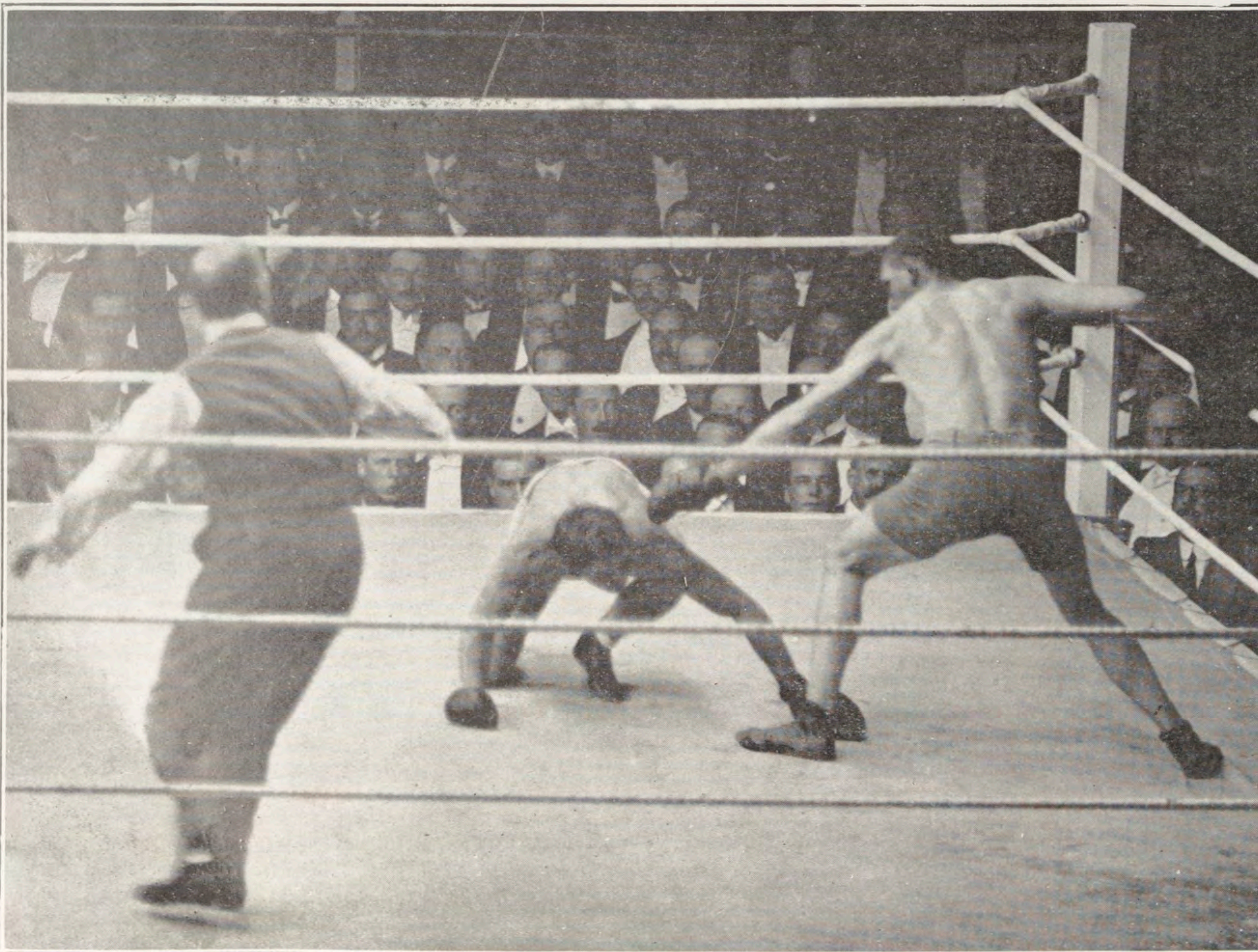
aussi devait recourir à toute son énergie pour terminer et ne pouvait s'empêcher de perdre un nouveau tour. Germain de la Flèche, doué d'un courage qui émerveilla l'assistance, tourna régulièrement pendant toute la durée de l'épreuve et ne perdit que 6 tours. Quant au jeune Fossier, il fut remarquable d'énergie et donna l'impression de pouvoir prendre dans quelques années la succession de

Guignard. Celui-ci gagna en 1 h. 22 m. 2/5; s'attribuant pour la quatrième fois le maillot tricolore, exploit accompli jusqu'ici par Bouhours seulement. A noter la mauvaise course du favori, Louis Darragon, pourtant dans une belle forme ces jours derniers. Il abandonna, indisposé par suite d'une indigestion. N'aurait-ce pas été plutôt l'absorption d'un réconfortant ? Et chacun regretta cet incident.



UNE ATTAQUE DE GUNBOAT SMITH

On voit, d'après cette photographie, avec quelle timidité, avec quelle crainte, Gunboat Smith attaquait lorsque par hasard il n'employait pas de coups interdits. D'ailleurs, Carpentier se souciait peu de cette défense un peu exagérée et on le voit partant d'un gauche à la mâchoire.



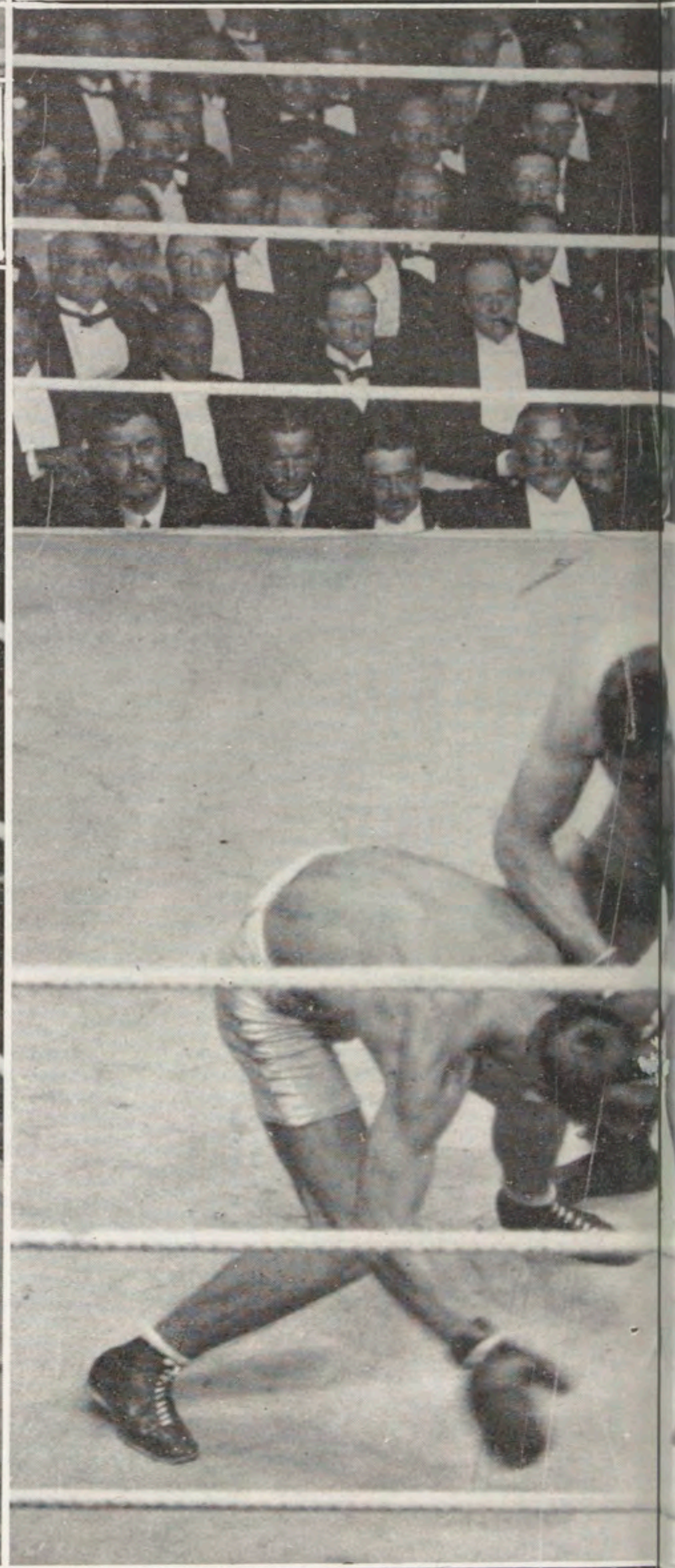
LA LACHE AGRESSION DE GUNBOAT SMITH

Emporté par l'élan dans une attaque esquivée par hasard par Gunboat Smith, Georges Carpentier tombait sur les mains. L'Américain qui, à ce moment, lui tournait le dos, revenait tandis que le Français observait sa position avant de se relever.



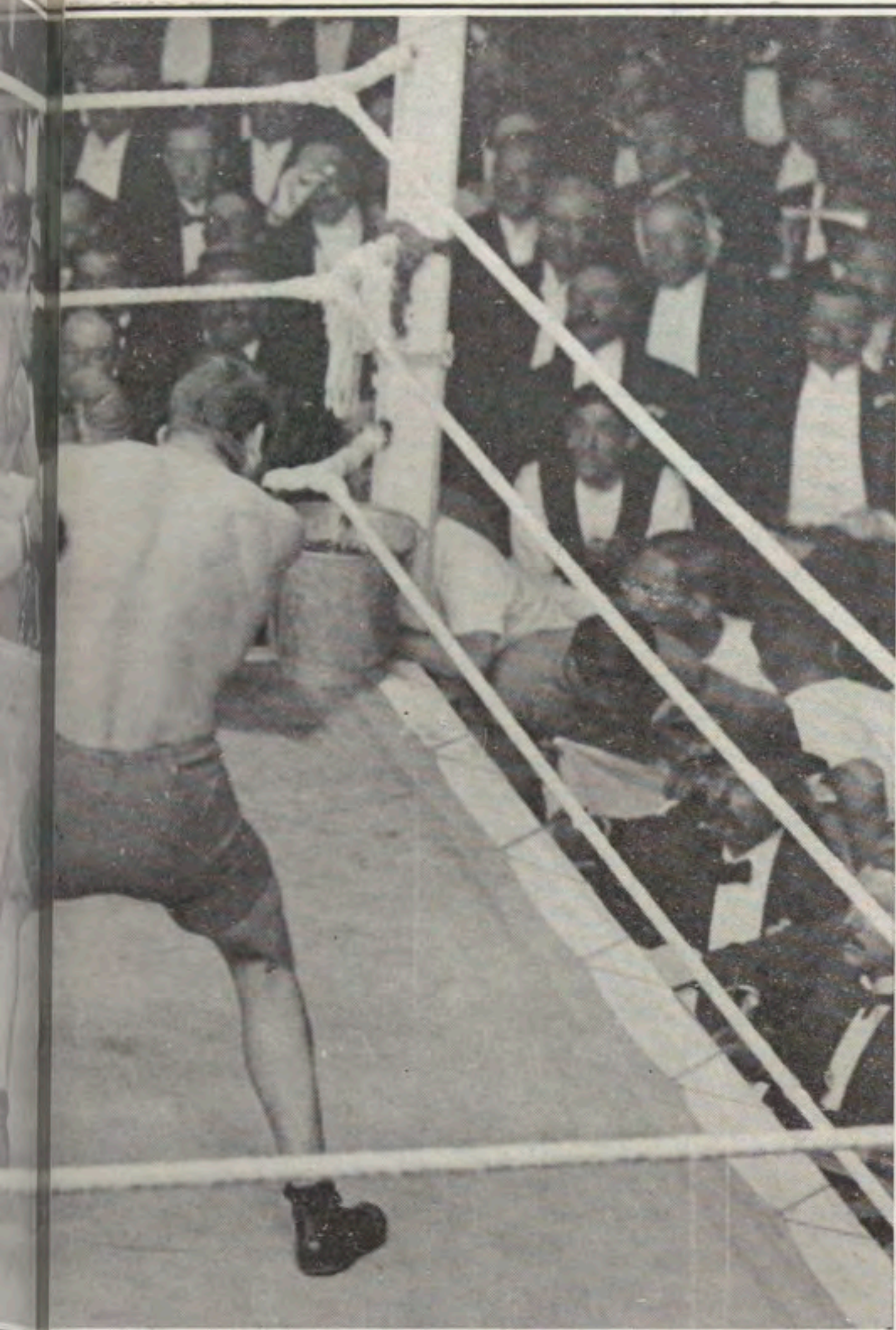
UNE ATTAQUE

Autrement courageux était notre champion menant le jeu à sa guise et rentrant par de véritables

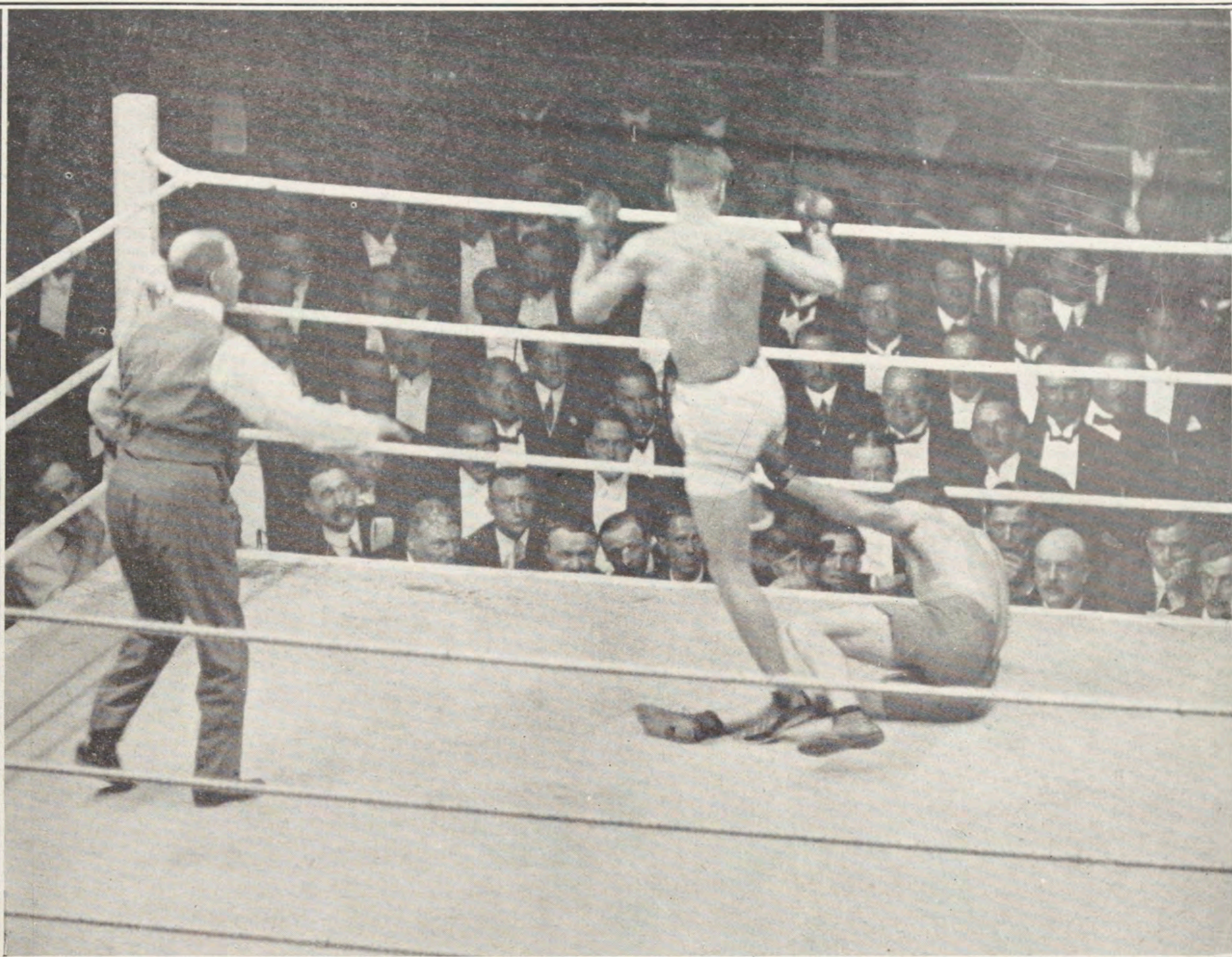


LE COUP DÉ

Après avoir pris la mesure de son coup avec le poing, Carpentier prenait son temps, visait et, d'une terrible détente, frappait la carotide, tandis qu'il lui tenait la tête avec

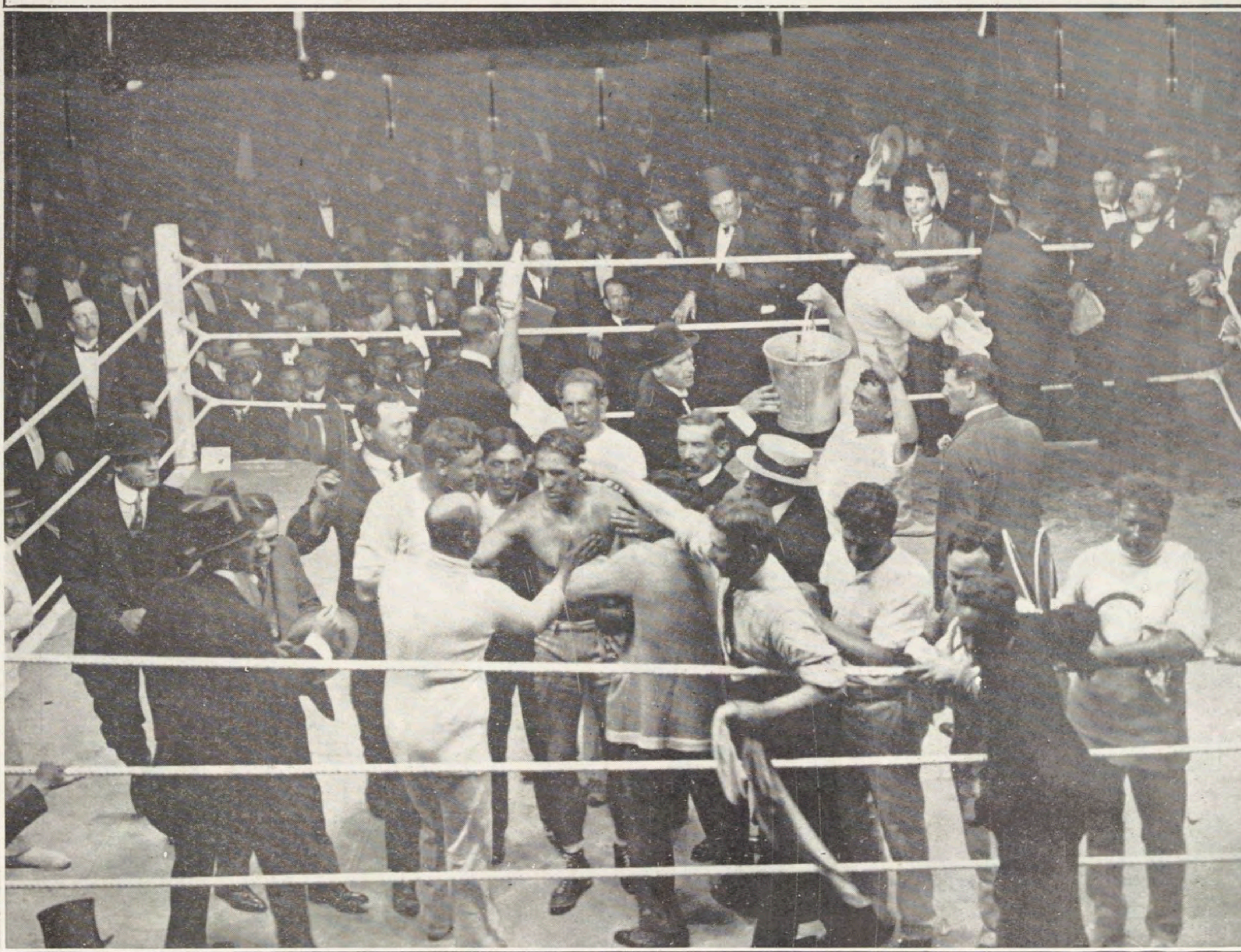


LE KNOCK-OUT DE CARPENTIER
 Carpentier qui attaquait sans cesse,
 comme il voulait et quand il voulait,
 détentes félines.



LE KNOCK-OUT DE GUNBOAT SMITH

A la quatrième reprise, Georges Carpentier portait un fulgurant crochet à la mâchoire qui expédiait à terre l'Américain sans connaissance. Celui-ci à la neuvième seconde cherchait à se relever, mais n'y pouvait parvenir, et c'est alors que se produisait l'incident dont nous parlons dans notre article.



CARPENTIER SE REMET APRÈS SON TRIOMPHE

Carpentier resta plus d'une minute évanoui à la suite de l'attaque dont il avait été victime. Il était complètement knock-out, sa tête ayant heurté violemment le plancher. On voit sur ce document qu'il n'a pas du tout encore l'air de se rendre compte de ce qui se passe.

YAL EST PORTÉ

Gunboat Smith méthodiquement, lâchement,
 a fait du droit Carpentier entre la nuque et la
 main gauche pour mieux assurer son agression.



LA TRAVERSÉE DE NIMES

La huitième étape du Tour de France : Perpignan-Marseille, a été très calme. Pendant les 370 kilomètres du parcours, qui d'ailleurs ne présentait aucune difficulté réelle, il n'y eut que quelques démarrages de Petit-Breton, d'Egg et d'Alavoine.



PÉLISSIER

Pélissier, sur bicyclette Peugeot, a remporté l'étape Nice-Grenoble, couvrant les 333 km. en 13 h. 22 m. 3 s.



Brocco Lapize Engel et Egg qui tombent.

L'ARRIVÉE AU SPRINT A MARSEILLE

Les commissaires, pour classer les 25 routiers qui arrivèrent ensemble à Marseille, durent organiser quatre séries et deux demi-finales. La finale revint à Lapize devant Brocco. Egg et Engel étaient tombés.

LE TOUR DE FRANCE :

VENANT après deux étapes pyrénéennes, la huitième étape du Tour de France Perpignan-Marseille, sembla bien calme.

Partis de Perpignan au nombre de 73, les coureurs firent leur entrée en un peloton compact comprenant 25 unités, au vélodrome du Prado à Marseille.

Les commissaires, voulant éviter de voir se reproduire une chute générale comme celle qui marqua l'arrivée à Bayonne, décidèrent de répartir les 25 coureurs en quatre séries, dont trois de six hommes, et une de sept. Ces séries furent gagnées par Emile Engel, Egg, Lapize et Brocco. La finale qui réunissait ces quatre coureurs, revint



PHILIPPE

Philippe Thys, (bicyclette ment général depuis le accentué son avance après



LES CONCURRENTS TRAVERSENT LA CRAU

Des 146 coureurs partis de Paris, le 28 juin, 72 restaient encore en présence le 12 juillet, à Perpignan, au départ de la huitième étape. 25 coureurs arrivèrent ensemble au vélodrome du Prado, à Marseille, où se faisait l'arrivée.



(Cliché de notre envoyé spécial.)

ENGEL APRÈS SA CHUTE

Engel et Egg déposèrent une réclamation contre Lapize, mais le classement avant été maintenu, Engel s'en prit à un commissaire sur lequel il se livra à des voies de fait. Il fut mis immédiatement hors de course.

L'ÉTAPE PERPIGNAN-MARSEILLE

à Lapize devant Brocco, malheureusement, par suite d'une embardée de Lapize Egg et Engel tombèrent. A la suite de l'étape Perpignan-Marseille, le classement s'établissait ainsi: 1. Thys en 109 h. 48 m. 51 s.; 2. Pélissier en 110 h. 23 m. 18 s. 3. J. Alavoine en 110 h. 35 m. 14 s.; 4. Rossius en 110 h. 41 m. 20 s.; 5. M. Buysse.

Le 14 juillet, se disputait par un soleil torride la neuvième étape: Marseille-Nice. Les hommes se distancèrent dans la dure boucle de Sospel, et Rossius, le champion d'Alcyon qui fit une course très courageuse, arriva tout seul à Nice, ayant couvert les 338 kilomètres d'un parcours très accidenté, en 12 h. 35 m. 38 s.



BUYSSE

Buysse a été obligé d'abandonner, ayant été violemment tamponné par un motocycliste, dans la côte de la Turbie.



(Lapize, leader du classement de Paris, a encore l'étape Nice-Grenoble.)



PETIT-BRETON REND VISITE A BUYSSE

Petit-Breton, ne pouvant se remettre de sa chute violente de Brest, a abandonné à Nice. Le voici rendant visite au pauvre Marcel Buysse.



DEFRAYE ABANDONNE AVANT LE COL D'ALLOS

Defraye, qui souffrait cruellement d'un furoncle depuis plusieurs étapes, a dû abandonner à bout de forces dans Nice-Grenoble.



THYS ET PÉLISSIER EN TÊTE

La révélation du Tour de France, Pélissier sur sa bicyclette Peugeot a gagné brillamment l'étape Nice-Grenoble.

LA DIXIÈME ÉTAPE :

C'est Pélissier le brillant coureur de Peugeot qui s'est attribué la dixième étape du Tour de France : Nice-Grenoble. A l'emballage il a réussi à triompher de trois autres champions de Peugeot : Alavoine, Lambot et Thys. Le parcours était particulièrement pénible puisqu'il comportait l'escalade du col de la colle Saint-Michel, du col d'Allos (2.250 mètres) et du col Bayard; malgré cela Pélissier a effectué les 333 kilomètres qui séparent Nice de Grenoble en 13 h. 22 m. 3 s. soit à une allure moyenne de près de 25 kilomètres à l'heure.

Après la dixième étape le classement général s'établissait ainsi : 1. Thys, en 135 h. 53 m. 26 s.; 2.



(Photographies de notre envoyé spécial.)

ROSSIUS CHANGE DE BOYAU

Rossius, l'excellent coureur d'Alcyon, a remporté l'étape Marseille-Nice avec 7 minutes d'avance sur Pélissier, le second.

ROSSIUS MÈNE LE 2^e PELOTON

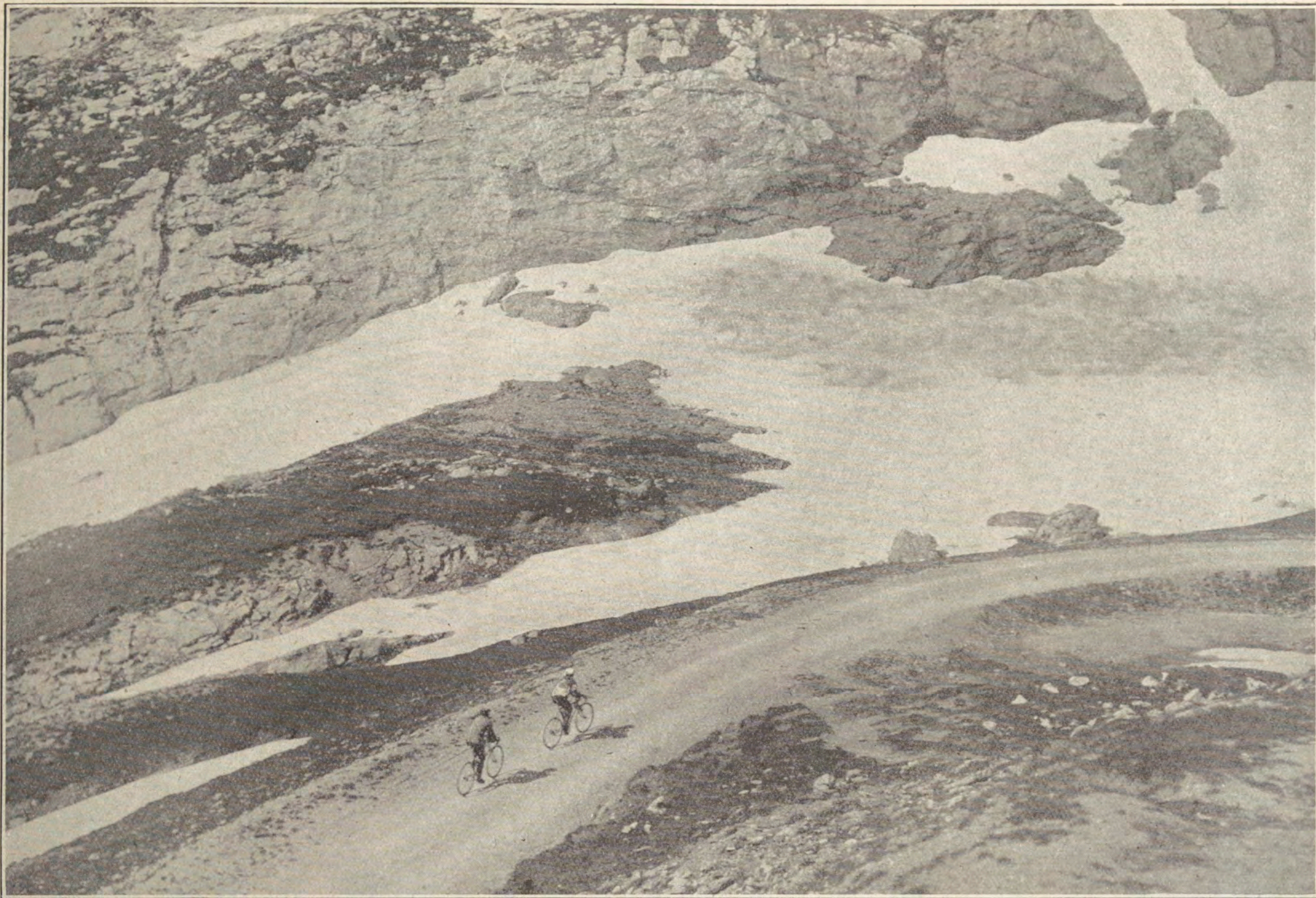
Par suite des abandons de Buysse et de Defraye, Rossius se trouve seul pour tenir tête à l'équipe de ses rivaux.

NICE-GRENOBLE

Pélissier, 136 h. 27 m. 53 s.; 3. J. Alavoine, 136 h. 41 m. 16 s.; 4. Rossius, 136 h. 56 m. 59 s.; 5. Georget, 138 h. 18 m. 3 s.; 6. Garrigou, 138 h. 51 m. 5 s.; 7. Spiessens, 139 h. 19 m. 34 s.; 8. Lambot 139 h. 29 m. 13 s.; 9. Egg, 139 h. 36 m. 58 s.; 10. Faber, 141 h. 55 m. 48 s.; 11. L. Heusghem 141 h. 56 m. 14 s. etc.

Cette dixième étape fut marquée par l'abandon de Defraye, le vainqueur du Tour de France de 1912, qui souffrant de furonculose depuis plusieurs étapes, lâcha pied à Colmars.

Lucien Buysse, très affecté par la chute de son frère Marcel, abandonna lui aussi, au cours de l'étape, au passage à Barcelonnette.



(Cliches de notre envoyé special.)

PELISSIER DANS L'ASCENSION DU GALIBIER

Pélissier, 2^e du classement général, sur bicyclette Peugeot, accomplissait un splendide exploit dans la 11^e étape disputée sur le parcours Grenoble-Genève. Il s'échappait entre La Grave et Valloires, gravissait seul le Galibier et n'était rejoint qu'avant Albertville. Il se classait 2^e de l'étape derrière Garrigou.



GARRIGOU DANS LE GALIBIER

C'est l'excellent coureur de Peugeot, Garrigou, qui s'attribua la victoire de l'étape Grenoble-Genève, à 26 km. 34 de moyenne.

LA ONZIÈME ÉTAPE :

La onzième étape du Tour de France, disputée sur le parcours Grenoble-Genève, permettait d'assister à un bel effort de Pélissier qui, seul en tête, parvenait à gravir les cols redoutables sans se laisser rejoindre, mais il avait trop présumé de ses forces, et vers la fin il était rattrapé par Garrigou qui emmenait Thys. Les trois coureurs de Peugeot restaient ensemble dès lors



THYS AU TUNNEL DU GALIBIER

Philippe Thys se classait 3^e de l'étape, à une longueur. Il conservait la tête du classement général (bicyclette Peugeot).

ROSSIUS ET SCIEUR

Rossius (Bicyclette Alcyon), vainqueur de l'étape Marseille-Nice, continuait à être seul pour lutter contre ses rivaux.

GRENOBLE-GENÈVE

et se classaient dans cet ordre à l'arrivée : 1^{er} Garrigou ; 2^e Pélissier ; 3^e Thys. Le quatrième Duboc venait à 11 m. 36 s. derrière. Le classement général ne se trouvait pas modifié, seul Rossius perdait quelques minutes sur les leaders et continuait à lutter courageusement contre la coalition autorisée. Thys était 1^{er} en 148 h. 22 m. 32 s. devant Pélissier 2^e en 148 h. 56 m. 59 s.

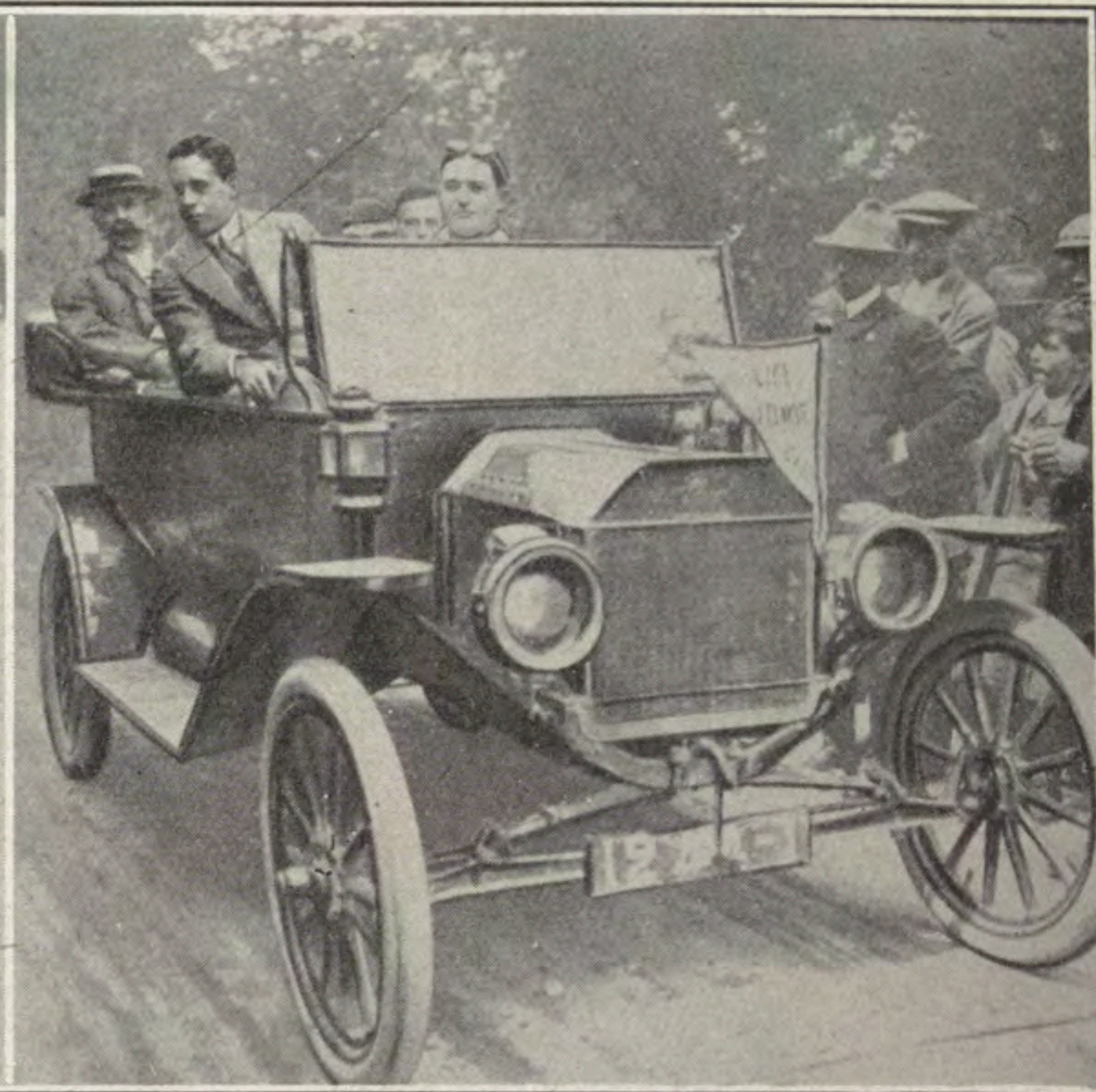
LE MEETING DE CABOURG



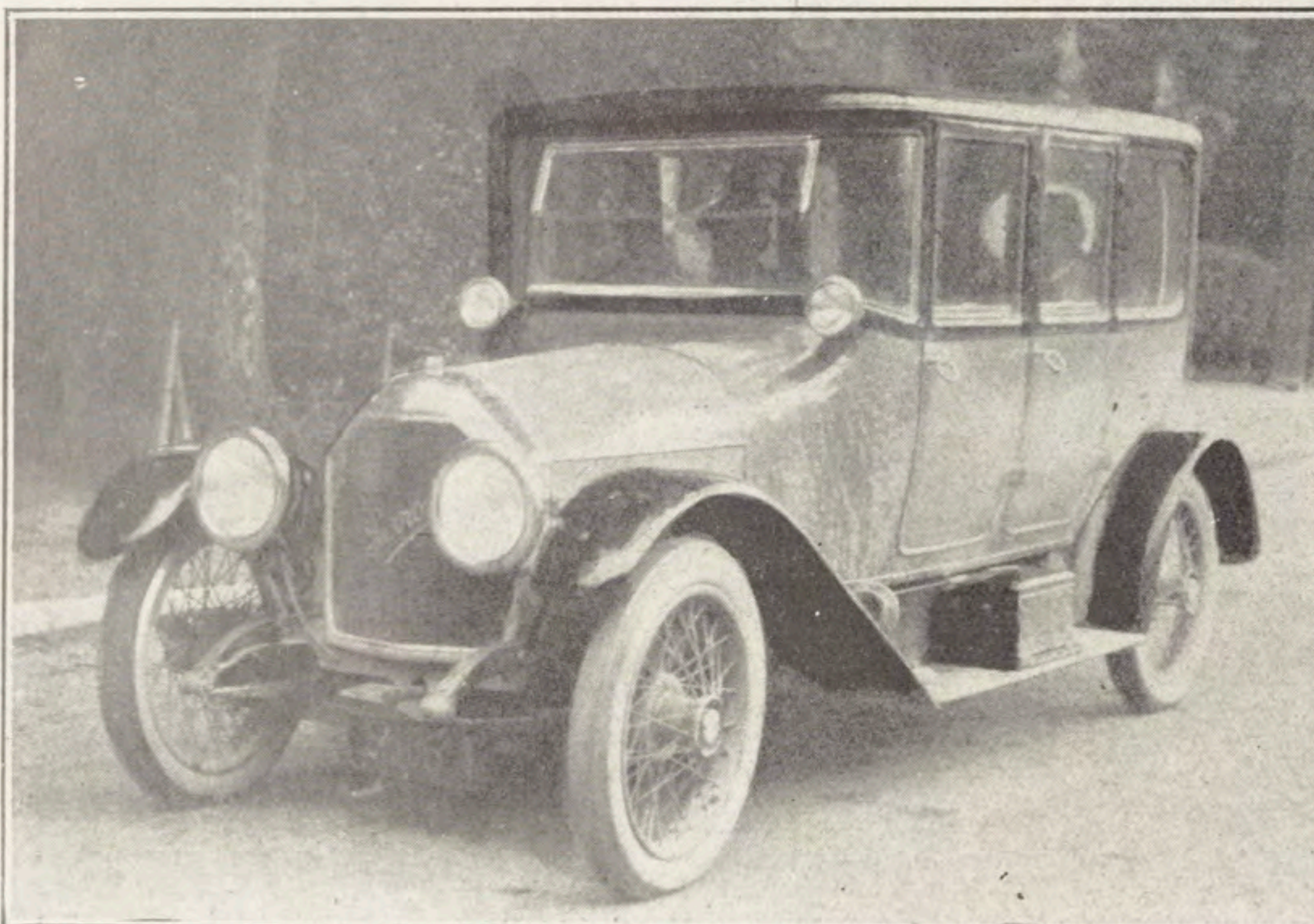
DILLON KAVANAGH
Dillon Kavanagh, sur sa Bugatti, a remporté la première place de sa catégorie, dans chacune des épreuves du meeting de Cabourg.



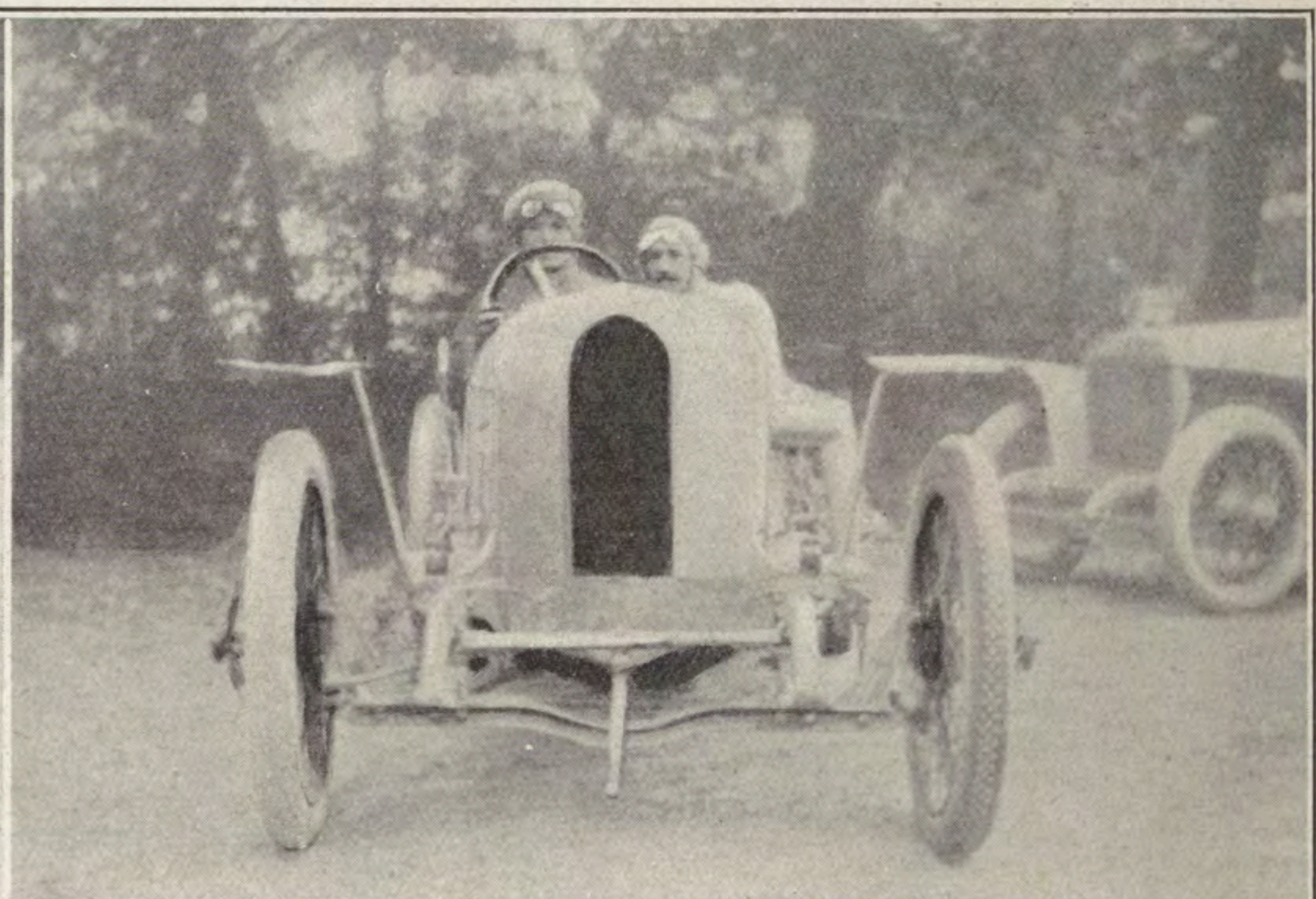
VIRIOT SUR SA BUGATTI
Viriot, sur sa Bugatti de 68 x 100, se classa deuxième du rallye de Cabourg et triompha dans la 2^e catégorie (tourisme), pendant le meeting.



WHITE SUR SA FORD
White, sur Ford, se classa dans le rallye et Deveuve, sur Ford, remporta la cinquième catégorie (tourisme) dans les épreuves du kilomètre.



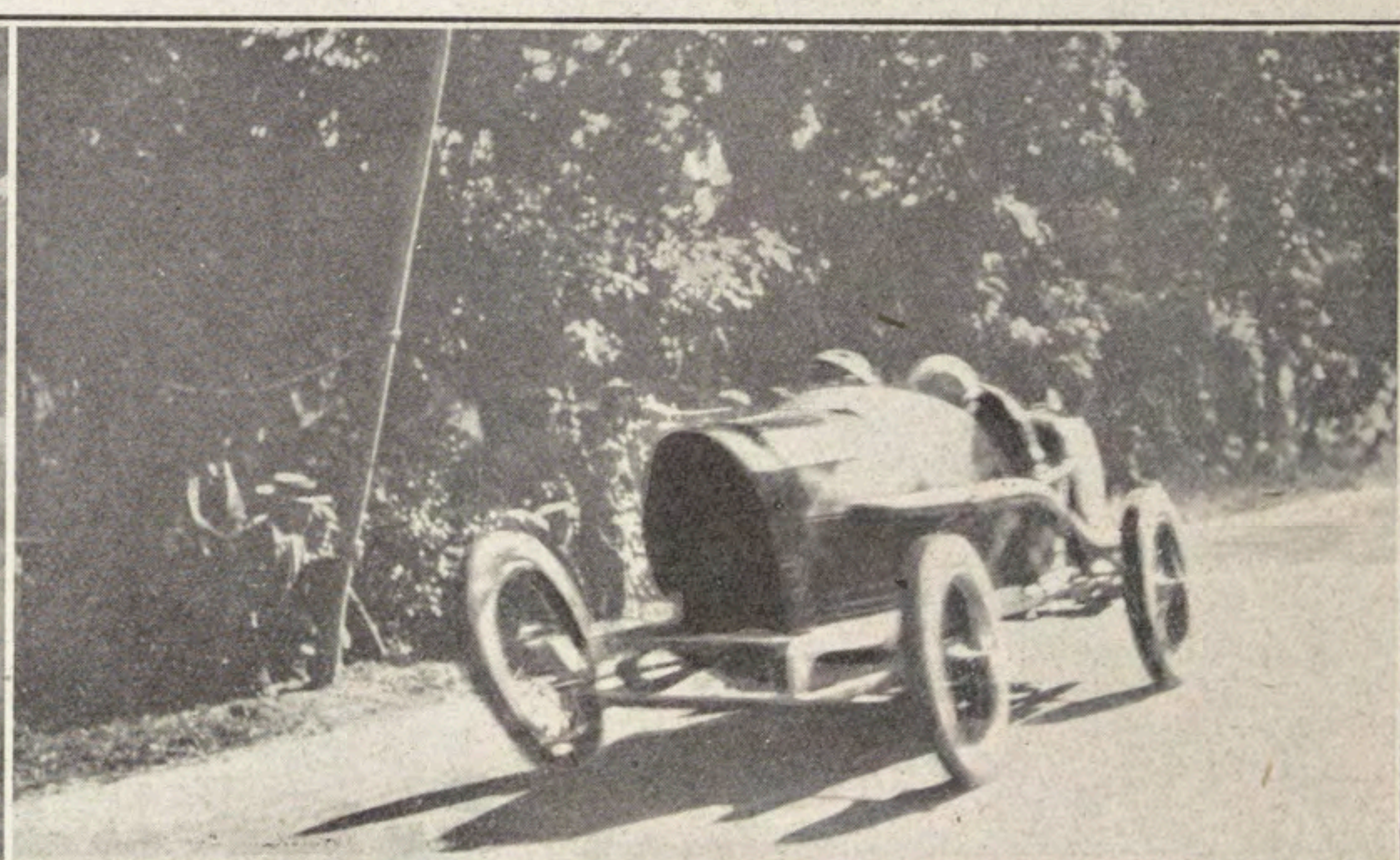
LES PIERRON A CABOURG
Delaunay sur Pierron, conduite intérieure, moteur Bignan-Picker 70 x 140 et Bignan sur Pierron, moteur Bignan-Picker 80 x 160, atteignirent une vitesse de 78 et 83 kilomètres à l'heure, avec seulement, 150 mètres de lancée.



BARA SUR SON HISPANO-SUIZA
Les Hispano-Suiza furent les triomphatrices de Cabourg: Bara se classa premier de la 5^e catégorie bis, couvrant le kilomètre lancé en 32 s. et le kilomètre arrêté en 40 s. 4/5. Legrain se classa premier de la 6^e catégorie.

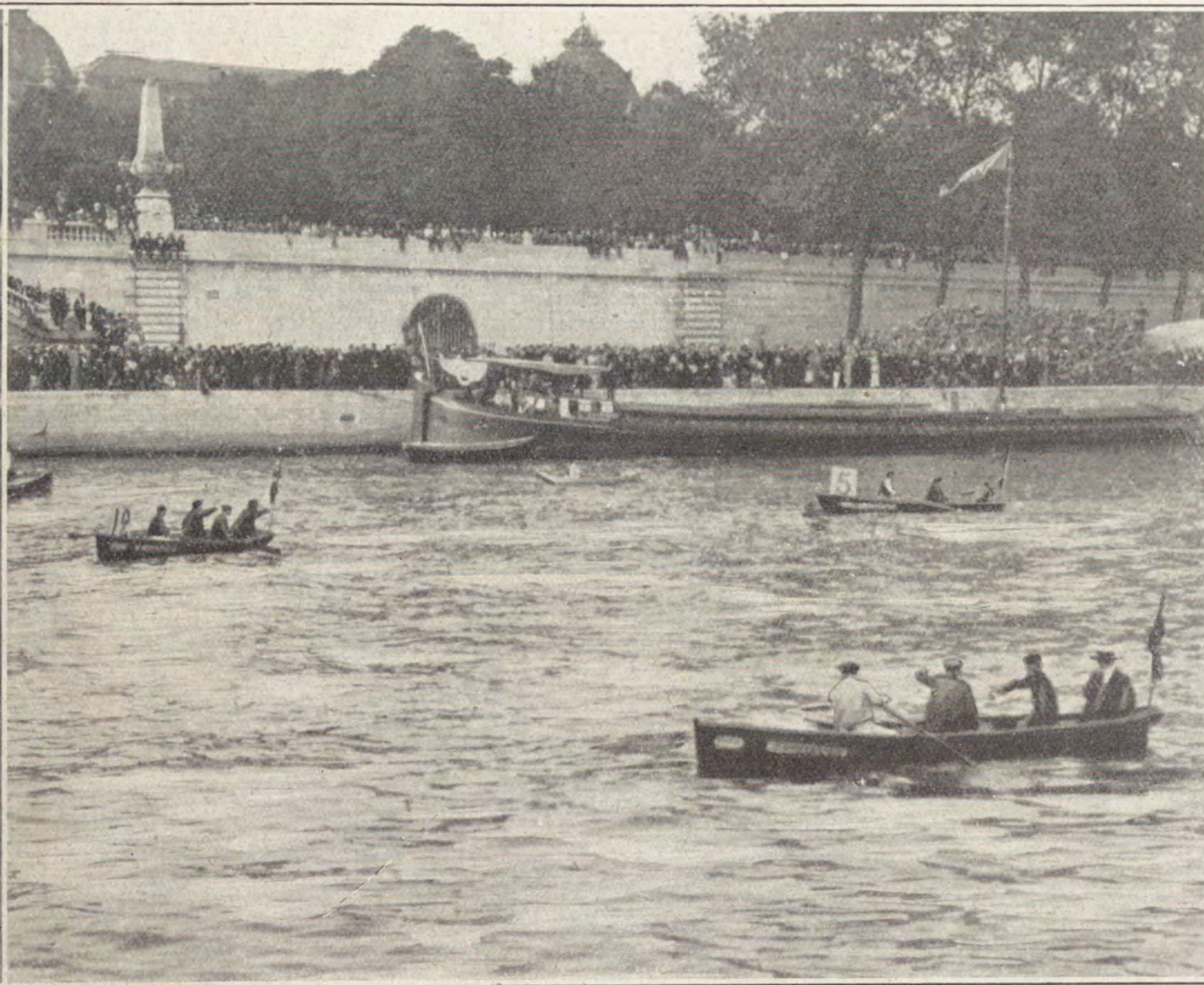


SUÈRE AU DÉPART DU KILOMÈTRE ARRÊTÉ
Suère, le constructeur de l'avenue Daumesnil, qui remporta de nombreux succès dans les épreuves organisées par la Vie au Grand Air, à Rouen, à Orléans et à Amiens, se classa brillamment à Cabourg.



DURAY A 130 A L'HEURE
Duray, accompagné de M. Godillot, sur sa Peugeot trois litres d'Indianapolis, prit la première place du classement général (course), il couvrit le kilomètre lancé en 28 s. 1/5 et le kilomètre arrêté en 40 s. 1/5.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE



HERMANT

Hermant a battu le second Barrière de deux mètres, après une lutte acharnée.

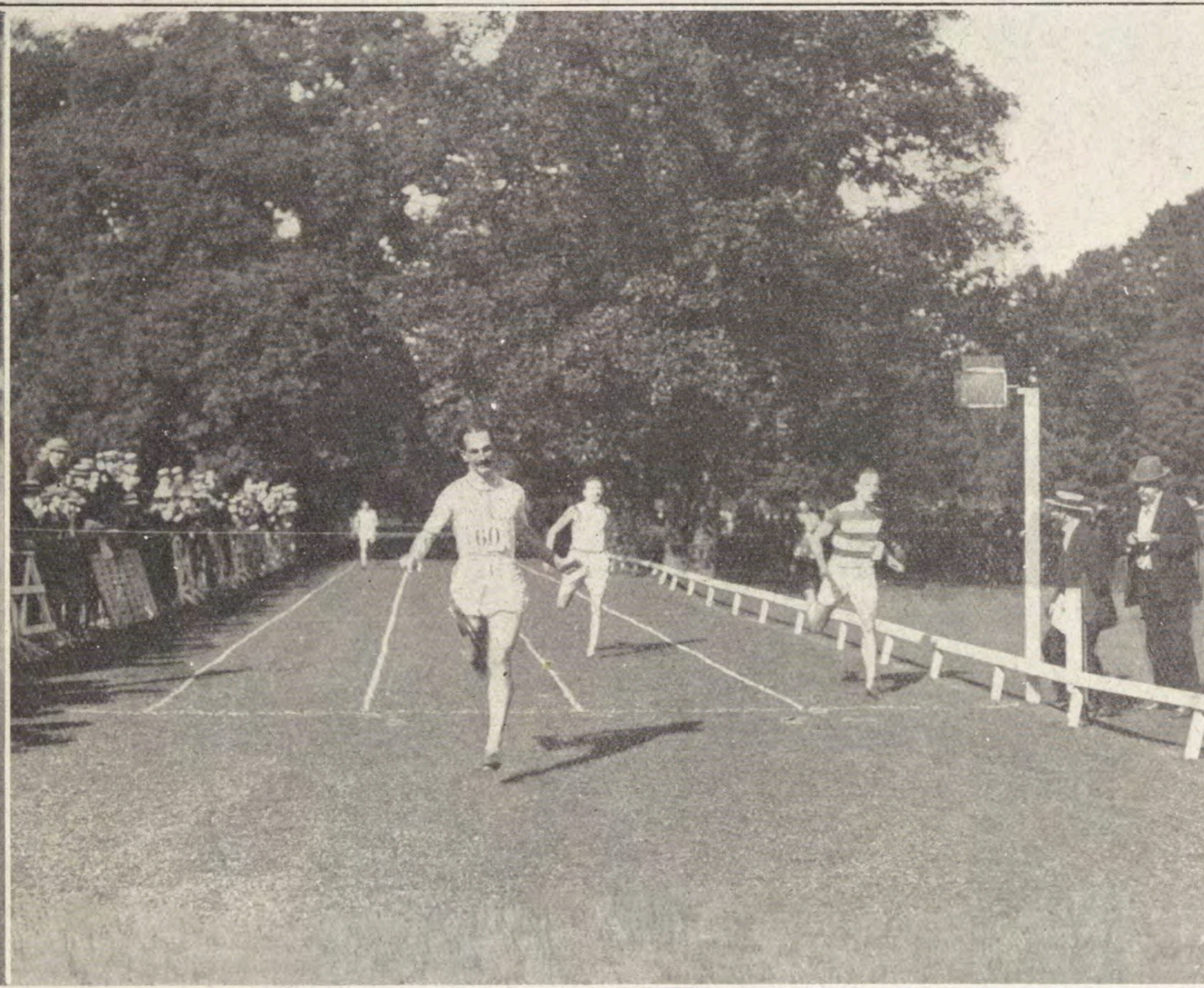
L'ARRIVÉE AU PONT ALEXANDRE III

Dimanche dernier, du pont d'Ivry au pont Alexandre III, se disputa la dixième traversée de Paris à la nage organisée par la Société Nationale d'Encouragement à la natation. La victoire revint à Hermant qui couvrit les 7 kilomètres du parcours en 1 h. 38 m.

MISS NERA NEAVE

La puissante nageuse anglaise s'est classée 5^e, en 1 h. 40 m 4/5.

LA JOURNÉE DU RAVAUT



RASSION

Rassion, de Pithiviers, s'est attribué le Prix Roosevelt, couvrant les 4.827 m. en 15 m. 35 s. 4/5.

L'ARRIVÉE DU PRIX RAVAUT

Dimanche dernier, sur son terrain de la Croix-Catelan, le Racing-Club de France a fait disputer ses trois classiques et importantes épreuves : Le Prix Roosevelt, le Prix Ravaut, et le Prix Lejeune. C'est l'Italien Franco Giongo, qui en l'absence d'André, s'est attribué le Prix Ravaut couvrant les 200 mètres en 22 s. 3/5. Reinhardt finissait second.

MORLIÈRE

Morlière du Racing a remporté le Prix Lejeune, couvrant les 800 mètres, en 1 m. 59 s. 4/5.

BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



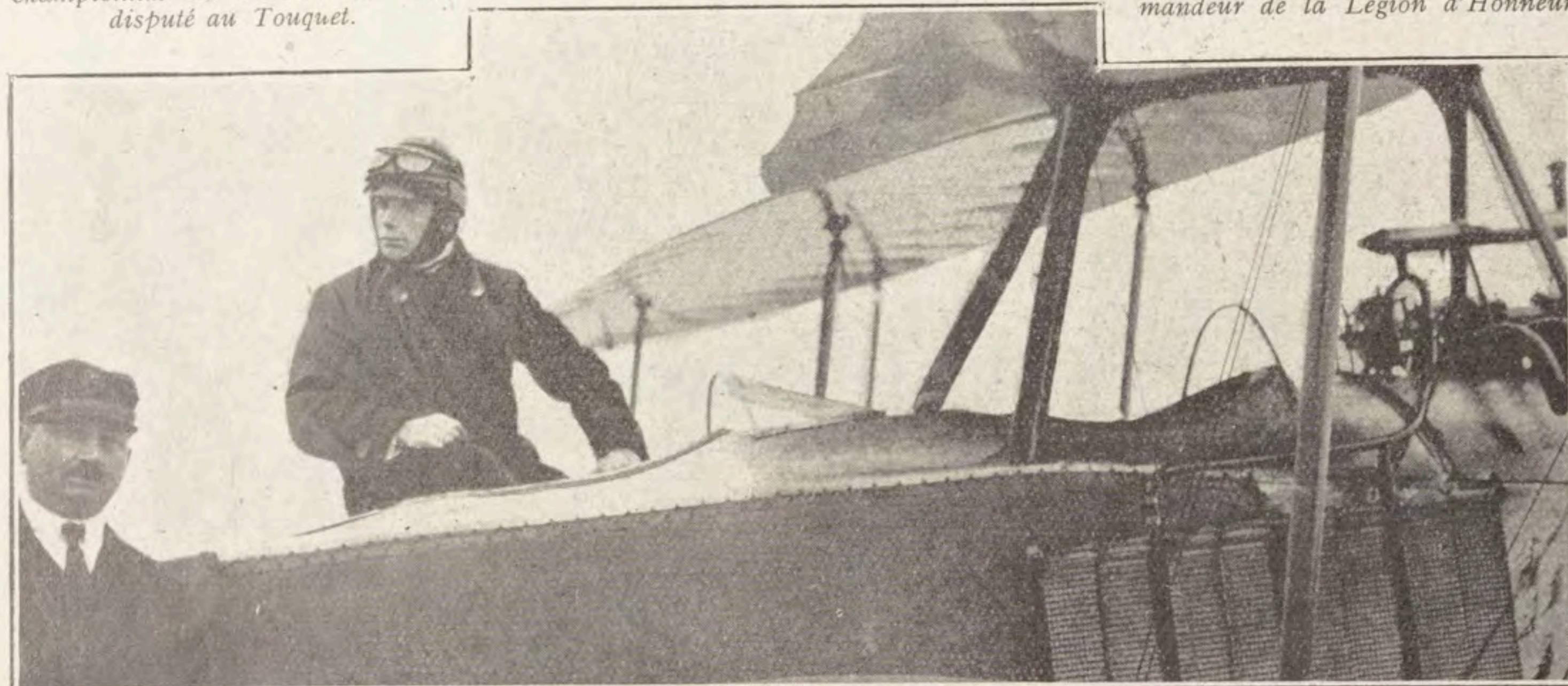
James Edgar, qui a remporté le championnat de France de Golf, disputé au Touquet.



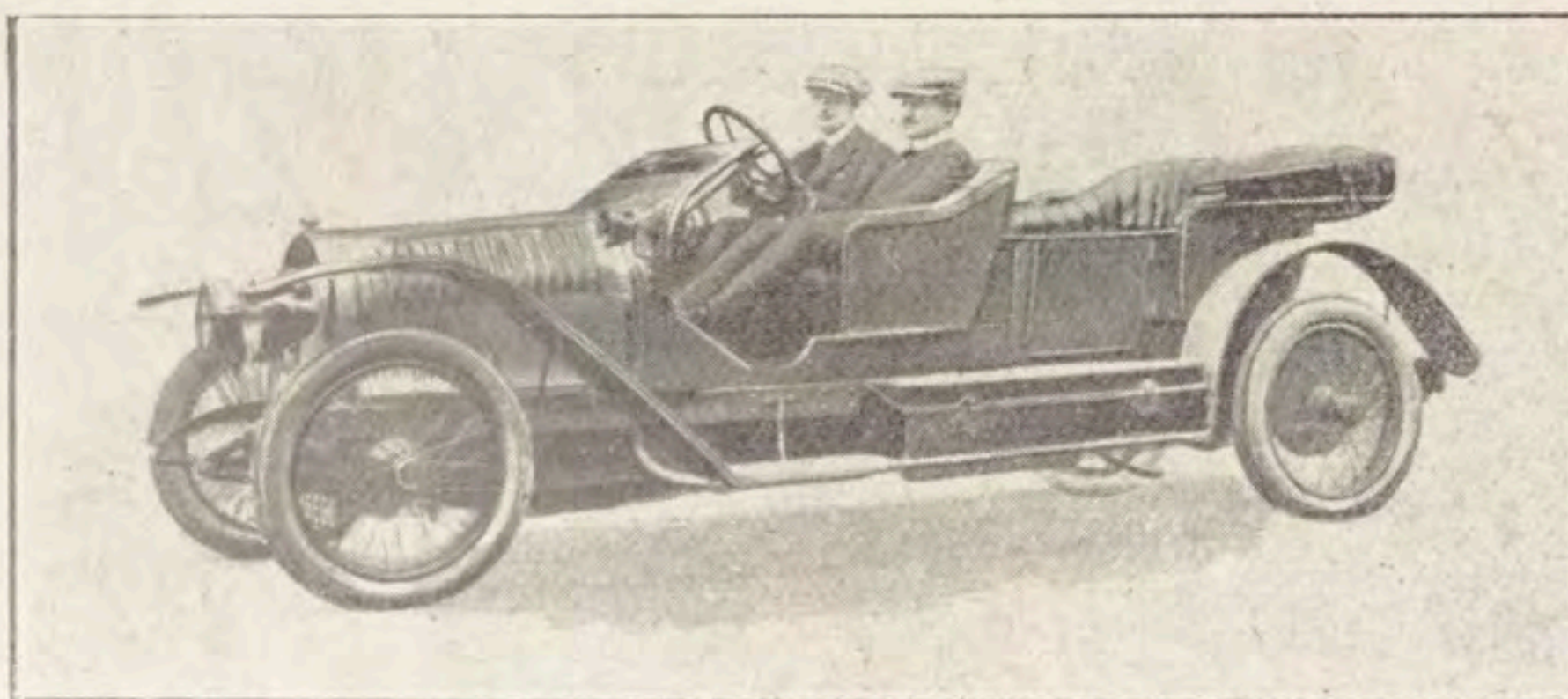
Le Grand Critérium Cycliste du Midi a été gagné par l'indépendant Frank Henry (bicyclette Griffon). Le voici au contrôle de départ à Toulouse.



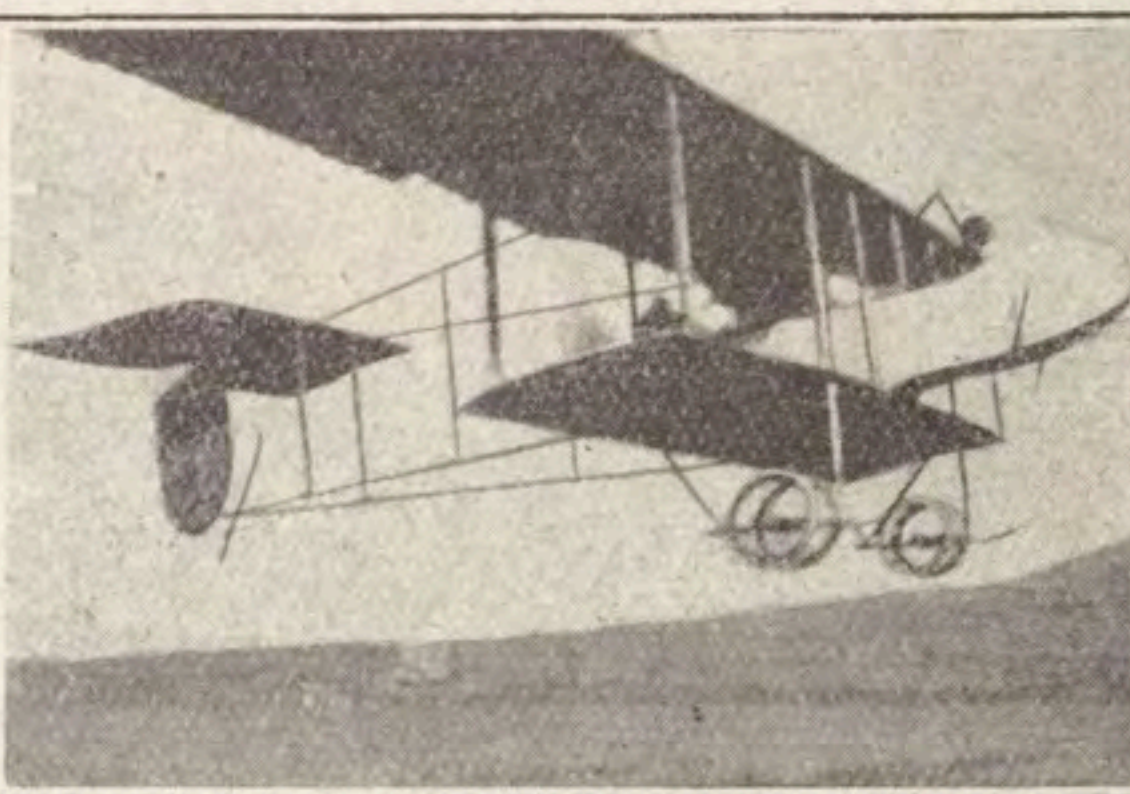
(Phot. Manuel)
M. Pierre Arbel, le grand maître de forges, qui vient d'être nommé commandeur de la Légion d'Honneur.



L'aviateur allemand (Elerich) sur un biplan, muni d'un moteur de 100 chevaux, a battu le record du monde de l'altitude en avion, montant à plus de 8.000 mètres. Cette extraordinaire performance a été effectuée à l'aérodrome de Ledenthal près de Lutzen. L'aviateur mit deux heures pour monter et 40 minutes pour descendre; à partir de 4.000 m. il fit usage d'oxygène.



H. M. Ainsworth, le sportsman bien connu, qui a brillamment défendu les intérêts français dans le circuit des Alpes autrichiennes.



Oliveri, sur son Farman-Gnome, exécute actuellement des vols nombreux aux environs d'Athènes.



Djemal pacha (*), ministre de la marine turque, visite l'aérodrome Morane-Saulnier. Il a passé une commande de 10 appareils de cette marque.



Le sergent aviateur Genevois tombé à Saint-Jullien-sur-Dheune.



A la "fête" donnée au collège d'athlètes de Reims, on assista à des luttes plus sincères que dans les arènes parisiennes.



L'arrivée des Eclipse Stakes. Disputée le 17 juillet à Sandown Park, la grande épreuve de 250.000 francs, a été gagnée par Hapsburg à Sir E. Cassell (Foy) devant Honeywood, et Kennymore. Le représentant français Lord Godolphin n'a jamais figuré.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

AVIATION

MARDI 14 JUILLET. — Johannisthal. L'aviateur Oelerich monte à 8.000 m. d'altitude (record du monde).

CYCLISME

MARDI 14 JUILLET. — Tour de France. 9^e étape. Marseille-Nice. — 1. Rossius en 12 h. 35 m. 38 s.; 2. Pelissier en 12 h. 42 m. 32 s.; 3. Thys en 12 h. 42 m. 32 s.; 4. Alavoine en 12 h. 43 m. 59 s.; 5. Godivier en 12 h. 49 m. 9 s.

JEUDI 16 JUILLET. — Tour de France. 10^e étape. Nice-Grenoble. — 1. Pelissier; 2. Alavoine; 3. Lambot; 4. Thys en 13 h. 22 m. 3 s.; 5. Garrigou en 13 h. 33 m. 21 s.

SAMEDI 18 JUILLET. — Tour de France. 11^e étape. Grenoble-Genève. — 1. Garrigou; 2. Pelissier; 3. Thys en 12 h. 29 m. 6 s.; 4. Duboc en 12 h. 40 m. 42 s.; 5. Alavoine en 12 h. 45 m. 44 s.

DIMANCHE 19 JUILLET. — Parc des Princes. Championnat de France des 100 km. — 1. Guignard; 2. Parent à 2 tours 1/4; 3. Germain à 7 tours; 4. H. Fossier à 9 tours; Sérès, Darragon, Lavalade et Larrue abandonnent.

BOXE

JEUDI 16 JUILLET. — Londres. L'arbitre donne la victoire à Carpentier sur une faute de Gunboat Smith au 6^e round, mais en réalité, il avait gagné par knock-out au 4^e.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 19 JUILLET. — Croix Catelan. Prix Roosevelt (4.827 m.). 1. H. Rasson (U. S. de Pithiviers); 2. Carrez (R. C. F.); 3. Hutter (R. C. F.); 4. Verlet (U. S. N.). Temps 15 m. 35 s. 4/5. Gagné de 30 m. environ.

Prix Lejeune (800 m.). 1. Morlière (R. C. F.); 2. Blondeau (A. S. F.); 3. Deville (P. U. C.). Temps: 1 m. 59 s. 4/5. Gagné de 10 mètres.

Prix Ravaut (200 m.). 1. Giongo; 2. Rheinardt (M. C.); 3. Tissier (R. C. F.). Temps: 22 s. 3/4.

AVIRON

DIMANCHE 19 JUILLET. — Juvisy. Championnat de Paris. Yole de mer à 2 rameurs: 1. S. N. Versailles. Canoës: 1. Macé S. N. Laghy.

4 rameurs yoles de mer: 1. C. N. Versailles. Skiffs juniors: 1. Baudechon (R. C. de Paris).

Coupe Glandaz: 1. C. N. Versailles. Skiffs seniors: 1. Giran.

2 rameurs de pointe: 1. S. N. Marne.

HIPPISME

DIMANCHE 19 JUILLET. — Ostende. Grand Prix (100.000 fr., 2.900 m.): 1. Listman (M. Barat) à M. Olry-Rœderer; 2. Hardie; 3. Varus: 1 long. 1/2; une encolure; 2 long. P. M. G. 43 fr. 40; Pl. 11 fr. 70, 10 fr. 70, 12 fr. 20.

Sportsmen qui voyagez, abonnez-vous à la Vie au Grand Air

1^o Pour réaliser une économie de 5 fr. 50 sur l'achat au numéro.

2^o Pour recevoir votre journal favori partout où vous résideriez.

3^o Pour bénéficier de nombreux avantages gratuits, parmi lesquels nous citerons:

Des réductions sur les prix de séjour dans les grands hôtels de Paris et de province

Tout abonné de la Vie au Grand Air a droit, en outre, à nombre d'autres avantages ainsi qu'à deux

PRIMES GRATUITES

à choisir sur la liste envoyée franco sur demande. On trouve la nomenclature complète des avantages dans le

CARNET MULTIPRIMES

que tout abonné de la Vie au Grand Air reçoit sur demande accompagnée de 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'Etranger pour frais divers

On s'abonne à la Vie au Grand Air (France 28 fr. par an, étranger 32 fr.), chez tous les libraires et à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Élysées, Paris.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

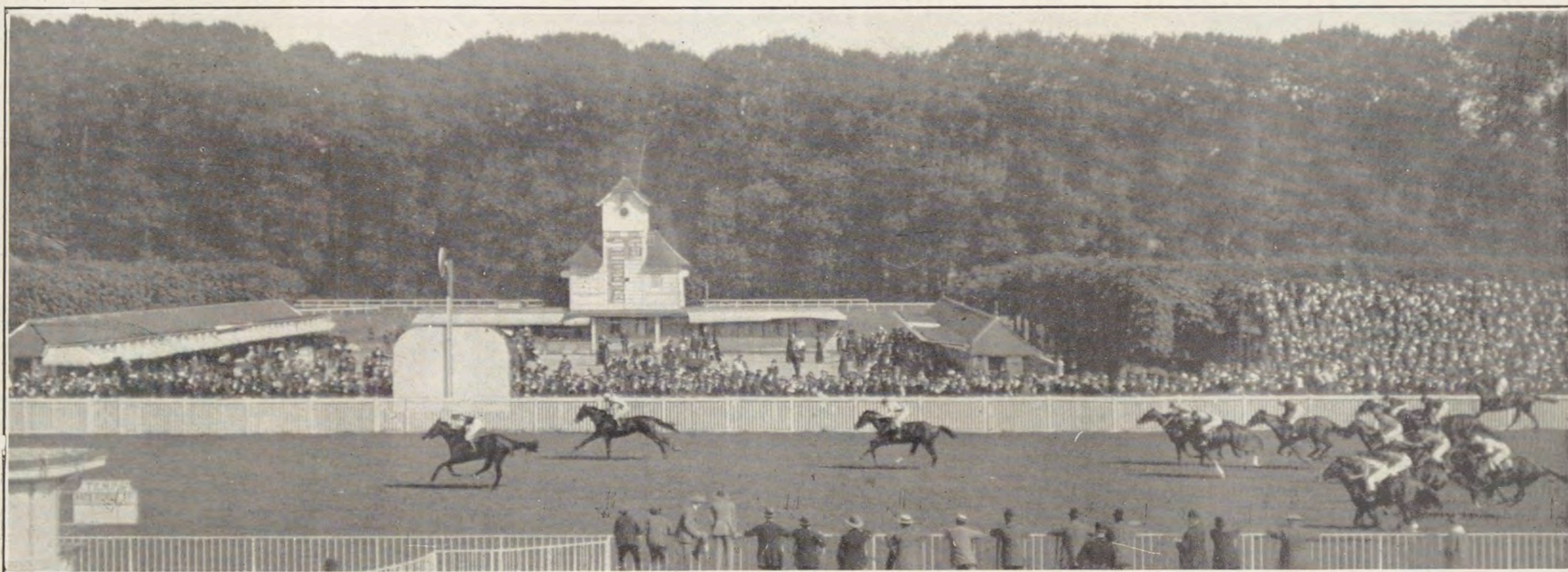
La table des matières du premier semestre 1914 de la Vie au Grand Air est parue, nous la ferons parvenir gratuitement à nos abonnés, et moyennant 0 fr. 25 à ceux de nos lecteurs qui en feront la demande.

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro, la suite de la publication de Ma carrière d'aviateur, par RENÉ VIDART.



L'ARRIVÉE DU PRIX HERMIT (2.200 m., 20.000 francs.) — Saint-Cloud, le 14 juillet.

Charing Cross a mené devant Oréade, Isard II et Dacier. En face, Isard II se plaçait second; dans le dernier tournant, il était en tête, mais il fléchissait dans la ligne droite où Dacier se détachait et battait Hip d'une longueur.



L'ARRIVÉE DU PRIX KASBAH (800 m., 5.000 francs.) — Maisons-Laffite, le 16 juillet.

C'est la débutante Mayflower, à M. Duryea, qui s'est adjugé cette épreuve; elle a réussi à battre d'une tête Everglades, la pouliche de M. Vanderbilt qui s'était assuré dès le signal un certain avantage.

NOUVELLE VICTOIRE DE NOTRE ÉLEVAGE A OSTENDE

OSTENDE, si défavorable aux chevaux français l'année dernière, leur réussit cette année à merveille. J'ai relaté déjà la victoire de Nuageux dans le Grand Critérium. Il me faut cette fois enregistrer celle de Listman dans le Grand Prix. Listman a battu d'une longueur Hardie à laquelle il rendait six livres et l'année. L'écart normal pour l'âge serait, d'après l'échelle des poids officiels, de vingt-deux livres. C'est certainement beaucoup trop. Mettons seize livres à dix-huit livres. Listman serait ainsi de vingt-deux à vingt-quatre livres meilleur que la jument de M. Aumont intrinsèquement.

Il a en outre battu le gagnant du Grand Prix de Bruxelles, Cornimont, qui n'était que quatrième, à cinq longueurs derrière lui environ, bien qu'avantagé de six livres. Cornimont avait lui-même eu raison de Kummel. Ces divers rapprochements sont très édifiants. Ils ne nous disent pas très exactement ce que vaut Listman, vis-à-vis des Sardanapale et des La Farina, le mérite actuel d'Hardie, de Cornimont et de Kummel n'étant pas lui-même déterminé avec précision, mais il ressort néanmoins de façon certaine, que la performance de Listman est très remarquable. J'imagine qu'un handicapeur le mettrait, à l'heure qu'il est, à peu près sur la même ligne que Durbar et Dorrit, c'est-à-dire une douzaine de livres au-dessous de Sardanapale, et peut-être même un peu plus haut.

Mais c'est un cheval bien inégal. Il a dans toute sa carrière trois très bonnes courses isolées parmi d'autres assez médiocres. Ses bonnes courses sont, en dehors de celle d'Ostende, sa victoire sur Mousmée et Mont d'Or dans le Critérium de Maisons, en Septembre, et celle qu'il a remportée cette année sur La Farina dans la Poule d'Essai. Les deux fois il avait gagné sur de courtes distances, 1.200 et 1.600 mètres et on avait été tout naturellement conduit à attribuer ses nombreuses défaillances à un défaut de tenue.

Son écurie elle-même après son échec radical dans le Derby, avait admis également cette faiblesse, et lui avait adjoint dans le Grand Prix Alerte VI, à



ROYAL EAGLE

Royal Eagle à M. Vanderbilt, a remporté le Prix des Sentiers pour 2 ans à Saint-Cloud, le 14 juillet.

laquelle elle semblait accorder un peu plus de crédit. En fait, Listman dans le Grand Prix avait fini cinquième, derrière Saccharose et assez loin devant la gagnante du Prix de Diane. Cette performance, très inférieure à celle de dimanche, mais en somme honorable, laissait déjà entrevoir que sa prétendue inaptitude pouvait bien n'être qu'une légende. Aujourd'hui, la preuve paraît faite.

En gagnant sur 2.900 mètres, une course qui paraît avoir été menée très régulièrement, Listman a montré que ce n'est nullement la tenue qui doit lui faire défaut. Ce qui lui manque c'est sans doute l'égalité d'humeur et de caractère. J'attends avec une certaine curiosité ses prochaines tentatives. Il est inscrit dans le Prix Royal Oak, que Gorgorito a gagné il y a deux ans. Gorgorito était comme lui fils de Gorgos et avait également gagné le Grand Prix d'Ostende.

En France, nous avons vu gagné le mardi à Saint-Cloud, Dacier, et le mercredi au Tremblay, Ghiberti. Cette victoire de Ghiberti est tout particulièrement intéressante. Mieux que les précédentes, trop faciles pour nous renseigner exactement, elle nous permet de nous faire une idée à peu près exacte de sa valeur. Il a eu quelque peine à battre d'une longueur et demie Calixto en lui rendant huit livres. On ne court pas grande chance d'erreurs en le handicapant, d'après cela à douze ou quatorze livres au-dessus de Calixto. On pourrait actuellement bâtir le handicap suivant : Sardanapale 66 1/2, La Farina 60, Ghiberti 61, Dorrit 60 1/2, Durbar 60 1/2, Djami 59 1/2, Mon Petiot 58 1/2, Calixto 55, Dacier 55, Frileux 55, Oracle 54 1/2, Lathyrus 53 1/2. Théoriquement Sardanapale et Djami qui vont se rencontrer dimanche, précisément à quatorze livres auraient donc la même chance. Mais en fait je crois que celle de Sardanapale est la meilleure parce que, sur un cheval bâti comme il l'est, le poids ne se fera que très peu sentir.

STUART.



PANSY

Pansy par Ajax et Shelduck, le 2 ans de M. Edmond Blanc qui a remporté le prix Bougie le 18 juillet, au Tremblay.



FLORIMOND

Florimond par Wildfowler et Belle Fleur, à M. Edmond Blanc, a gagné le prix des Genêts, pour 2 ans, le 19 juillet, à Saint-Cloud.

LE PRIX EUGÈNE ADAM

PAR RENÉ RIONDET

C'est la Société sportive d'encouragement qui, avec le Prix Eugène Adam, clôture la première moitié de la saison parisienne.

Pour faire suite à la série des poules et des grandes courses du printemps, elle a institué une épreuve avec surcharges, qui permet aux lauréats de trois ans de confirmer dans des conditions plutôt sévères la qualité qu'ils ont affirmée vis-à-vis de leurs contemporains lorsqu'ils les rencontraient à égalité de poids.

Le Prix Eugène Adam constitue ainsi ce qu'on a coutume d'appeler en arithmétique la preuve des opérations diverses qui ont précédé.

Voici d'ailleurs quelles sont ses conditions: le poids normal est de 52 kilos; ceux qui ont remporté un prix de 50.000 francs portent 54 kilos; ceux qui ont gagné une somme de 100.000 francs, 57 kilos; enfin ceux dont les gains ont atteint un total de 200.000 francs ou plus, 59 kilos. Tous les concurrents doivent être âgés de trois ans; et, comme l'allocation est fixée, depuis 1911, à 80.000 francs, on comprend qu'un tel appât attire les meilleurs représentants de la génération.

Il n'en fut cependant pas toujours de même. Ce prix a été fondé en 1893 et jusqu'en 1905, on sent que les rédacteurs de ses clauses ont cherché leur voie. Pendant ce laps de temps on peut distinguer deux périodes: tant que le montant est resté de 20.000 francs, aucun cheval pénalisé de la grosse surcharge n'a pris part à l'épreuve; le fait n'a d'ailleurs rien de très étonnant car il fallait avoir gagné un prix de 100.000 francs pour encourir cette surcharge, autrement dit avoir remporté une poule très importante, le Prix du Jockey Club ou le Grand Prix, et de tels vainqueurs ne jugeaient pas digne d'eux de courir après une allocation de 20.000 francs.

Dès que le montant fut porté à 30.000 francs, en l'espace de trois années, les Caius, ou les Finasseur purent être comptés au nombre des concurrents; les Gouvernant ou les Val d'Or, parmi les lauréats. Peut-être faut-il voir là, plutôt que le résultat d'une simple augmentation de 10.000 francs, l'influence d'une orientation nouvelle qui commençait à se faire sentir sur l'exploitation de la carrière des candidats classiques.

Toujours est-il que pour pouvoir apprécier l'intérêt des clauses actuelles, il ne faut pas remonter plus loin que 1906. C'est à cette date que les surcharges d'aujourd'hui furent adoptées; et, depuis lors, une seule modification intervint, lorsqu'en 1911 l'allocation, fixée depuis cinq années à 40.000 francs, fut doublée d'un seul coup et portée à 80.000 francs.

Jusqu'à l'an dernier, le Prix Eugène Adam fut donc disputé huit fois avec les mêmes conditions que cette année.

En ces huit occasions, l'avantage resta nettement à la catégorie représentant le poids normal de 52 kilos, car elle triompha six fois, les porteurs de 54 kilos ne comptent à leur actif aucun succès; ceux de 57 kilos et ceux de 59 kilos se sont adjugés chacun de leur côté une victoire.

Il ne faudrait pas croire cependant, d'après ce dépouillement, que le Prix Eugène Adam échut le plus souvent à un mauvais cheval. En reprenant son palmarès, nous allons montrer au contraire qu'on y trouve seulement des sujets dont les droits à cette belle récompense s'affirmèrent d'autre part dans le début ou dans la suite de leur carrière.

Le vainqueur, qui, en 1906, inaugura les nouvelles conditions, fut précisément le seul héros qui triompha avec 59 kilos. C'était d'ailleurs un fameux cheval,

Maintenon, qui poursuivait là une magnifique série de succès ininterrompus devant le mener presque jusqu'à la veille de son départ pour le haras. Le crack de M. W.-K. Vanderbilt fut ainsi le seul à réussir, dans le Prix Eugène Adam, cette très belle performance, qui ne fut d'ailleurs, jusqu'à cette année, tentée que deux fois: en 1909 par Negofol, qui ne parvint jamais à confirmer sa victoire remportée dans le Prix du Jockey Club sur Union et Oversight; et, en 1911, par Alcantara II, qui échoua à quatorze livres contre Gavarni III très probablement parce qu'il n'était pas encore tout à fait remis de sa course extrêmement sévère du Grand Prix de Paris.

L'unique autre surcharge, qui triompha dans l'épreuve qui nous occupe, fut celle de cinq kilos portés par Marsa en 1910. Parmi une génération peu brillante, la pouliche de M. Edmond Blanc devançait de peu dans une arrivée très disputée Ramesseum, Cadet Roussel III et Saint Just. En dehors de la monte vigoureuse de Stern, qui fit merveille ce jour-là, elle retrouvait, comme elle l'avait prouvé dans le Prix de Diane, une distance plus conforme à ses aptitudes que celle du Grand Prix de Paris.

Voilà donc, d'après les poids, les deux vainqueurs les plus méritants: sans vouloir y chercher un Maintenon, nous trouverons parmi les six autres des performers bien supérieurs à Marsa.

Ce fut d'abord, en 1907, Biniou; celui-ci, après avoir affirmé sa qualité en partageant le Prix Citronelle avec Mordant, n'avait pas répondu aux espoirs de ses partisans dans le Prix du Jockey Club ni dans le Grand Prix. A la suite de son succès du Prix Eugène Adam, il donna des preuves indiscutables de sa valeur en s'adjugeant, à quatre ans, le Prix Boiard, et le Prix du Conseil Municipal, à cinq ans le Grand Prix de Deauville.

Ce fut en 1908 Magellan, un performer sérieux mais tardif, qui, dans le Grand Prix d'Ostende de la même année, battit le concurrent anglais Pillo.

Puis, en 1909, Chulo, qui avait été laissé en dehors des grandes courses classiques, préluda à son succès du Grand Prix de Vichy, succès qu'il confirma l'année suivante en remportant la Coupe et en triomphant d'Oversight.

En 1911, comme nous l'avons déjà vu, Gavarni III devança Alcantara II; sur une distance répondant à ses aptitudes, il refit la course qui avait bien failli lui assurer la première place dans la Poule d'Essai des Poulains.

En 1912, Amoureux III, qui, toujours près de l'arrivée, avait fourni dans toutes les épreuves classiques un magnifique exemple de régularité, trouva enfin dans le Prix Eugène Adam la juste récompense de ses efforts méritants mais infructueux.

Enfin en 1913, Blarney triompha avec la plus grande facilité devant Baldaquin et Isard II.

Cette liste, que nous venons de passer en revue, prouve bien l'exactitude ce que nous avançons: à savoir que cette intéressante épreuve de Maisons-Laffitte a toujours, jusqu'ici, récompensé un bon cheval, même lorsque ce bon cheval n'avait encore gagné ni un prix de 50.000 francs, ni une somme de 100.000 francs.

Que prouve cette constatation? C'est que, parmi les vaincus des grandes courses classiques, il se trouve à cette époque beaucoup d'excellents sujets qui ont été éliminés soit parce qu'ils étaient tardifs, soit parce que les distances outrepassaient le plus souvent la limite de leurs moyens.

RENÉ RIONDET.